Die Fahrlässigkeit im Strafrecht des Kraftverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Voraussehbarkeit.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

August Schlampp

aus München

Rechtsanwalt in München

Approbiert am 5. August 1933

1936

Buchdruckerei Johann Jüngling, München

Dem Andenken meines Vaters
des ehem. Rechtsrates August Schlampp in Ingolstadt
gewidmet.

Die Fahrlässigkeit im Strafrecht des Kraftverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Voraussehbarkeit.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

August Schlampp

aus München

Rechtsanwalt in München

Approbiert am 5. August 1933

1936

Buchdruckerei Johann Jüngling, München

Referent: Herr Univ.-Professor Geheimer Rat Dr. Philipp Allfeld

Die Seiten 1—56 und 217—Schluß des Originals wurden in nachstehender Druckarbeit auf Grund einer Genehmigung der Fakultät weggelassen.

Gliederung.

III. Die Voraussehbarkeit.

A. Im allgemeinen

1. Vorbemerkung 5
2. Beurteilung nach dem durchschnittlich einsichtigen Führer 6
3. Beurteilung nach der „gewöhnlichen Lebenserfahrung" 8
4. Beurteilung nach den „Umständen" 9

B. Die Voraussehbarkeit im besonderen

I. Inwieweit muß nach der Rechtsprechung der Kraftfahrer mit verkehrswidrigem Verhalten anderer rechnen 10
II. Geistesgegenwart — Schrecksekunde — Reaktionszeit — Bremsweg. („Kürzeste Entfernung") . . 16
III. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs.

a) Im allgemeinen

1. Vorbemerkung 30
2. Voraussehbarkeit der Zwischenglieder und des konkreten Verlaufs 32
3. Der „Zeitpunkt der Voraussehbarkeit" . . . 35
4. Voraussehbarkeit eines entfernten Erfolgs und des Heilverlaufs 37
5. Voraussehbarkeit der Folgen unverständigen Tuns 40

b) Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs im besonderen

I. Gemeinsame Gesichtspunkte:

1. Bezüglich der Wirkungen der Warnungszeichen 41
2. Bezüglich des Vorfahrtsrechts 44
3. Bezüglich einzelner besond. Verkehrsvorschriften 50

II. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs im einzelnen (insbesondere nach zwei Hauptgesichtspunkten: Überholen und Ausweichen)

1. Gegenüber Fußgängern 54
2. Gegenüber Radfahrern 61
3. Gegenüber Kraftfahrzeugen 65
4. Gegenüber Schienenfahrzeugen 71
5. Gegenüber marschierenden Abteilungen, Reitern, Aufzügen, Tieren 72
6. Gegenüber Fuhrwerken 73

IV. Kausalzusammenhang 75

V. Nebentäterschaft — Mitwirkendes Verschulden 84

Literatur-Verzeichnis 93

III. Die Voraussehbarkeit.

A. Im allgemeinen.

1. Es ist anerkannten Rechtens, daß die Zumutbarkeit eines bestimmten Verhaltens immer die Grundlage für die Feststellung fahrlässigen Handelns bildet. [1]) Diese Zumutbarkeit setzt aber hinsichtlich des eingetretenen Erfolgs zunächst Vorstellbarkeit im objektiven und subjektiven Sinn voraus.

Es muß für jeden normalen Menschen nach den gerade herrschenden Umständen eine nicht zu entfernt liegende Möglichkeit bestanden haben, sich die richtige Vorstellung vom Aussehen des „Erfolges“ zu bilden und ferner muß gerade für den Täter nach seinen persönlichen allgemeinen und augenblicklichen Fähigkeiten diese Erkenntnisfähigkeit bestanden haben. [2])

Die Zumutbarkeit erstreckt sich vor allem auf das Moment der Vorhersehbarkeit, das sowohl nach allgemeinen Strafrechtsgrundsätzen entscheidendes Merkmal des Fahrlässigkeitsbegriffs überhaupt, wie insbesondere im Kraftfahrzeugrecht dominierender Begriff geworden ist. Die Voraussehbarkeit ist das psychologische Element des Fahrlässigkeitsbegriffs. [3])

Zahlreich sind nun die Versuche, nach allgemeinen Regeln die Merkmale der Voraussehbarkeit im Einzelfalle feststellen zu können und auf der Suche nach neuen Grundsätzen ist zweifellos schon viel Positives geschaffen worden.

Im Bestreben, zwecks Gewinnung einheitlicher Rechtsprechung zu stets anwendungsbereiten Normen zu gelangen, erschwert die Vielgestaltigkeit der Erscheinungsformen des praktischen Lebens das mühenswerte Unternehmen.

Zunächst die Erörterung der Frage: Was versteht man unter Voraussehbarkeit im Sinne des Kraftfahrrechts, nachdem oben der im allgemeinen Strafrecht gebräuchliche Begriff hinsichtlich seiner Einstellung in den Fahrlässigkeitskomplex umrissen worden ist.

Voraussehbarkeit nach allgemeinem Sprachgebrauch ist die Möglichkeit, ein Ereignis vor seinem Eintritt zu bestimmen, Voraussehbarkeit im Sinne der fahrlässigen Begehung strafbarer Handlungen ist — ein Bestandteil des strafrechtlichen Fahrlässigkeits- sorgfältiger Prüfung im voraus zu beurteilen, Vorhersehbarkeit im begriffs — die Fähigkeit, den Erfolg eines Tuns bei subjektiv-

---

1) Leipziger Kommentar, S. 96.
2) Siehe Frank, S. 114.
3) Volkmann in DAR. 1930, Sp. 273.

Sinne des Kraftfahrzeugrechts ist die im einzelnen Verkehrsfalle beim Fahrer vorhanden gewesene Fähigkeit, unter Anwendung hoher[4]) — kraftfahrmäßiger — Aufmerksamkeit aus den Ereignissen während der Fahrt die richtigen Schlüsse zu ziehen und die Folgen dieser Ereignisse vorauszuberechnen.

Es ist also, wenn man im Kraftfahrzeugrecht davon spricht, die Vorhersehbarkeit sei in diesem oder jenem Falle zu bejahen gewesen, nicht nur die bloße Möglichkeit gemeint, die Ursachen und Wirkungen, die damals beim Fahren auftraten, richtig zu beurteilen, sondern es wird mit dieser Feststellung zugleich ein gewisses kritisches Moment hereingetragen, das ausspricht, ob für den Fahrer diese Möglichkeit der Vorausberechnung bestanden hat, wenn er eben diese hohe eines Kraftfahrers „würdige" Sorgfalt an den Tag gelegt hat.

Es wird im letzteren Falle, so der Fahrer die Anforderungen bezüglich der Voraussehbarkeit gewahrt hat, dokumentiert, daß ihm hinsichtlich seiner Sorgfalt und Vorsicht nichts Vorwerfbares nachgesagt werden kann.

2. Beurteilung nach dem durchschnittlich einsichtigen Führer. Dabei kommt es nun darauf an, ob für jedermann oder für den einsichtigsten, ob für den „normalen" oder nur für den betreffenden Fahrer in all' seiner Individualität die Voraussehbarkeit gegeben war.

Mit der Feststellung der Voraussehbarkeit im Kraftfahrerrecht verbindet man den Gedanken, daß die Möglichkeit der Vorausberechnung für einen Fahrer von durchschnittlicher Befähigung und Geistesgegenwart unter Berücksichtigung der besonderen tatsächlichen Umstände bestanden hat.

Die Frage, ob nun gerade für den betreffenden Fahrer kraft seiner persönlichen Veranlagung die Voraussicht gegeben war, tritt in der Begriffsauslegung, so wie sie praktisch im Kraftfahrzeugrecht sich herausgebildet hat, nuneinmal hinter dem Maßstab, der mit der Beschaffenheit des durchschnittlichen „normalen" Fahrers gegeben erscheint, zurück, obwohl nach den Grundsätzen des allgemeinen Strafrechts auf die Individualität ein besonderer Nachdruck zu legen wäre.[5])

In der Wirklichkeit der kraftfahrrechtlichen Rechtsprechung verblaßt eben die Rücksicht auf die persönlichen Verhältnisse des Täters gegenüber der Forderung nach größtmöglichster Sicherheit der unendlich vielen am Verkehr Beteiligten und dies erscheint auch als ethisch durchaus gerechtfertigt in Anbetracht der bestehenden Rechte der Allgemeinheit auf das gemeine Eigentum.

Allein es enthielte eine Überspannung des zu befolgenden Prinzips, den Umfang der Vorhersehbarkeit in erster Linie nach den Bedürfnissen der Gesamtheit und den Verhältnissen des normal Verkehrstüchtigen zu bestimmen, wenn — wie von manchen Gerichten — der Umfang der aufzuwendenden Voraussicht festgelegt

---

[4]) „Gehöriger", d. i. zum Kraftfahren zugehöriger Aufmerksamkeit, § 17 KVO.

[5]) Siehe S. 25.

wird nach den Fähigkeiten der Auslese unter den Kraftfahrern oder gar unter Aufstellung eines idealen Typs als vergleichbare Norm.

Wenn unsere Rechtsprechung in Kraftfahrerkreisen noch vielfach als verkehrsfeindlich angesehen wird, so vor allem deswegen, weil an den Kraftfahrer in gewissen Fällen Anforderungen gestellt werden, die dem Wesen des Kraftfahrzeugs als eines Schnellverkehrsmittels zuwiderlaufen.[6])

Übrigens gehen auch die in der Auffassung strengsten Gerichtshöfe formell — nach den Begründungen ihrer Erkenntnisse — nicht davon aus, der Sorgfaltspflicht und den Fähigkeiten eines Kraftfahrers das Können und die Erfahrung des „Verkehrstüchtigsten" als Maß zugrundezulegen, sondern sie entfernen sich lediglich dadurch von der obigen Forderung, daß das Normalkönnen für die Beurteilung herangezogen werden müsse, indem sie die Grenzen des Durchschnitts eben soweit ziehen, daß es freilich im Ergebnis oft auf die Voraussetzung überdurchschnittlicher Leistung hinausläuft.

Es hieße die volkswirtschaftliche Aufgabe und Bedeutung des modernen Verkehrs verkennen, wollte man das Kraftfahrzeug heutzutage als einen Gegenstand betrachten, der nur in die Hand einer Sondergruppe der Menschheit gehört und so nicht — wie jedoch in der Tat — ein nützliches Werkzeug zur Unterstützung alltäglicher Arbeit oder Ermöglichung einer verdienten Erholung für eine breite Durchschnittsschicht sein soll und sein kann.[7])

Dies schließt nicht die Forderung aus, von jedem Fahrer die Betätigung einer nicht geringen Aufmerksamkeit und Rücksicht zu verlangen und auf solche Weise die Leistungen des Durchschnitts bezüglich der Anwendung besonderer Sorgfalt möglichst zu heben, jedoch maßgebend soll für das Urteil in erster Linie eben die Leistungsfähigkeit des durchschnittlich Geeigneten, des „verkehrstüchtigen" sein, nicht die besonderen Talente des „Verkehrstüchtigsten", freilich immer unter Betonung der Forderung nach durchaus gründlicher Ausbildung, in erster Linie der praktischen Fahrausbildung.

„Der Führer kann seine Augen nicht gleichzeitig überall haben."[8])

„Es kann dem Führer kein Vorwurf gemacht werden, wenn er in dem Augenblick, in dem er ein Hindernis erstmalig hätte sehen können, gerade nicht nach dieser Richtung blickte."[9])

„Allgemein zu fordern, daß ein Auffahren auf ein vorausfahrendes Fahrzeug unter allen Umständen verhindert wird, hieße den Verkehr in einer Großstadt erheblich beeinträchtigen oder gar lahmlegen."[10])

In diesen Entscheidungen spiegelt sich die Anwendung des Prinzips wohlverstandener Durchschnittlichkeit wieder.

---

[6]) Kramer im DAR. 1929, Sp. 13.
[7]) Wie jetzt schon in Amerika (USA.).
[8]) Müller, S. 468.
[9]) RG. v. 2. 10. 1930 in JW. 1931, S. 3376.
[10]) RG. v. 10. 12. 1931, DR. 1261, 31.

3. **Beurteilung nach der „gewöhnlichen Lebenserfahrung."**

Diesen Grundsätzen entspricht es auch, wenn hinsichtlich der Voraussehbarkeit von Ereignissen, die „gewöhnliche Lebenserfahrung" zum Ausgangspunkt genommen wird, wobei eben ein Hauptgewicht auf das Beiwort „gewöhnlich" im Sinne von „durchschnittlich" zu legen sein wird. Dies schließt nicht aus, daß der Kraftfahrer im Rahmen solcher durchschnittlicher Erfahrung im Führen von sich aus möglichst guten Willen zur Sache entfalten und sich stets einer erheblichen Vorsicht in Ausführung der Bedienung seines Fahrzeugs befleißigen soll, so daß eben das Ergebnis dieser gesammelten Aufmerksamkeit stets ein erfreuliches sein wird.[11])

Der Führer hat sich eben immer vor Augen zu halten, daß seine Pflicht „nicht nur in der Beachtung der fahrpolizeilichen Vorschriften, sondern auch in der durch den Verkehr gebotenen Rücksicht auf Leben, Gesundheit und Eigentum der übrigen am Straßenverkehr beteiligten Personen besteht."[12])

Auch die „gewöhnliche Lebenserfahrung" des Verkehrsstrafrechts wird, worauf hingewiesen sein soll, der „im Verkehr erforderlichen Sorgfalt" des § 274 BGB. entsprechen; sie ist ferner gleichzeitig die „durch den Verkehr gebotene Rücksicht" im Sinne der obigen Entscheidung des reichsgerichtlichen Strafsenats, wie sich deutlich aus der sprachlichen Gleichwertigkeit von „erforderlich" und „geboten" ergibt.

Soweit aber nur die gewöhnliche oder durchschnittliche Lebenserfahrung des Kraftfahrers reicht, soll er mit allen Schwierigkeiten und Möglichkeiten der Entwicklung der Ereignisse beim Fahren rechnen. Er kann jedoch nicht verantwortlich gemacht werden für solche Umstände, die „völlig außerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Lebenserfahrung liegen."[13])

Wieweit reicht denn aber die gewöhnliche Lebenserfahrung des Kraftfahrers? Sie ist eine nach doppelter Richtung hin zu untersuchende, nach der Erfahrung, die das tägliche Leben dem normal Verkehrsgewandten ohnehin verleiht und nach der besonderen Erfahrung, die der Fahrer aus seiner besonderen Tätigkeit schöpft — die sich aber für ihn als die spezielle und „gewöhnliche, in sein Gebiet einschlägige" darstellt. Denn nach seiner Eigenschaft als Kraftfahrer soll er ja in erster Linie beurteilt werden.

Die Erfahrung des täglichen Lebens — einen so ausgebreiteten Raum sie in der Wissenschaft und insbesondere in der Rechtsprechung auch einnimmt,[14]) — ist, genauer besehen, ein Begriff, mit dem, ähnlich wie mit „Treu und Glauben im Verkehr" häufig genug allenthalben operiert wird, dessen Umgrenzung nach einheitlichen Gesichtspunkten aber sich die größten Schwierigkeiten entgegenstellen, so daß man selten einer tatsächlichen Umschreibung in ge-

---

[11]) Die Heranziehung der Unfallstatistik ergibt für München eine Verringerung der Verkehrsunfälle im Jahre 1932.

[12]) RG. Straff. 61, 120 bei **Müller**, S. 454.

[13]) Bayer. ObLG. v. 11. 1. 1929 in RVK. 256 u. JW. 1929, 2828.

[14]) Die Gerichte führen sie in ihren Urteilen ständig an.

richtlichen Urteilen begegnet. Sie ist wohl auch einer jener übergeordneten Gesichtspunkte, die gewissermaßen dominierend über den gesetzlichen Einzelbestimmungen stehen und auf alle oder fast alle anwendbar erscheinen. Diese allgemeinen Regeln sind hervorgegangen aus einer Durchsetzung naturrechtlicher Gedanken, des Rechts der Billigkeit. Es ist eine wichtige Aufgabe, diese wertvollen Rechtsgedanken — die unter dem Namen des jus aequm schon die Römer kannten — in Einklang zu bringen mit dem starren Gesetzesrecht, denn nicht immer ist letzteres ein Recht der Billigkeit und kann es, namentlich in Grenzfällen, auch nicht immer sein. Immer aber sollte in Zweifelsfällen, d. h. in solchen Fällen, wo sowohl nach der einen, wie nach der anderen Seite eine Entscheidung vertreten werden kann, nach der „Billigkeit" entschieden werden.

Fragt man sich jedoch, wonach die Erfahrung des täglichen Lebens zu beurteilen sei, so wird man vergeblich nach einheitlichen Richtlinien Ausschau halten. Es soll eben hier dem Richter in erster Linie Gelegenheit gegeben werden, die ganzen „Umstände" des Falles zu berücksichtigen und nach ihnen das Maß der an den Täter objektiv und subjektiv zu stellenden Anforderungen zu richten.

Aus den Interessen der Allgemeinheit und weiter infolge der riesigen Ausdehnung des modernen Kraftfahrzeugverkehrs, der bereits tief — man denke nur an die Verkehrsverhältnisse in der Großstadt, z. B. in Neuyork — in das Leben jedes Einzelnen eingreift, erklärt es sich, daß in der Kraftfahrerwelt das Bedürfnis immer mehr in den Vordergrund gestellt wird, zu einheitlichen Richtlinien zu gelangen und zwar nicht allein hinsichtlich der Frage nach der Bedeutung der „täglichen Lebenserfahrung", sondern auch besonders hinsichtlich der Hauptfragen — der Voraussehbarkeit, des Kausalzusammenhanges, des mitwirkenden Verschuldens und der übrigen wesentlichen Probleme der rechtlichen Auswirkungen der Verkehrswirtschaft, — denn so vielgestaltig auch die Erscheinungsformen des Lebens hier wie überall sein mögen, so haftet ihnen doch, wenigstens in ihrer Grundtendenz, etwas Typisches und sich Wiederholendes an und es ist ein Streben der Rechtsordnung, wie des menschlichen Geistes überhaupt, das Gleiche dem Gleichen einzuordnen und es entspricht auch dem Wesen der Rechtspflege, für gleichmäßige Behandlung gleicher Fälle zu sorgen und durch Heranziehung früherer bewährter Erkenntnisse rascher zu richtigen Entscheidungen zu kommen.

Die Frage, daß es daher nicht nur gerecht, sondern auch zweckmäßig erscheint, Kraftfahrzeugsachen im Prozeß durch sachkundige Beteiligte untersuchen und entscheiden zu lassen, soll an anderer Stelle erörtert werden. Im folgenden soll der Versuch gemacht werden, den gegenwärtigen Stand der nach der Rechtsprechung bereits festliegenden Grundsätze in der Frage der Voraussehbarkeit darzustellen.

4. Aber nicht nur nach den persönlichen Verhältnissen und Eigenschaften des Fahrers, gemessen an der gewöhnlichen Lebenserfahrung des Verkehrstüchtigen, ist die Voraussehbarkeit zu beurteilen; sie hängt vielmehr auch insbesondere von den „Umständen",

d. h. den örtlichen und zeitlichen Verhältnissen und Begleiterscheinungen im Zeitpunkt der Tat ab.

B. Die Voraussehbarkeit im besonderen.

I. Inwieweit muß nach der Rechtsprechung der Kraftfahrer mit verkehrswidrigem Verhalten anderer rechnen.

Im einzelnen ergeben sich hinsichtlich desjenigen, was auf Grund der gewöhnlichen Lebenserfahrung und der Umstände nach den von der Rechtsprechung herausgearbeiteten Grundsätzen als vorhersehbar zu gelten habe, folgende Richtlinien:

Zunächst handelt es sich allgemein hinsichtlich des Verhaltens der anderen Verkehrsteilnehmer um die prinzipielle Frage: Muß der Kraftfahrer mit einem unverständigen Verhalten der übrigen Verkehrsbeteiligten überhaupt rechnen, muß er mit einem schlechthin unverständigen Verhalten oder sogar mit einem hochgradig unverständigen, dem „unverständigsten", mit einem „unsinnigen", leichtsinnigen oder mutwilligen Verhalten anderer rechnen.

Diese Frage hängt, obwohl sie systematisch davon zu trennen ist, mit dem Problem zusammen, welche Wirkungen und weiteren Abwicklungen des Verlaufes aus dem Verhalten der anderen zu folgern sind. Denn es ist nicht gleichgültig, ob dem Fahrer zugemutet wird, Schlüsse aus einem unverständigen oder aus einem ganz unsinnigen und daher oft viel schwieriger zu beurteilenden Verhalten seiner Partner hinsichtlich deren weiterer Handlungsweise und der sich hieran knüpfenden Wirkungen zu ziehen, wenn es auch im Einzelfalle manchmal umgekehrt leichter sein mag, aus dem gänzlich konfusen Handeln der Gegenseite heraus alles für möglich zu erachten und sofort „auf die kürzeste Entfernung"[15]) anzuhalten.

Die an den Fahrer hinsichtlich der Frage, mit welchen Graden von Unverständigkeit und Unvorsichtigkeit er bei seinen Verkehrspartnern zu rechnen habe, zu stellenden Anforderungen werden sich besonders darnach richten, welcher Maßstab an seine stete Bereitschaft und Wachsamkeit beim Kraftfahren zu legen sein wird. Auch die Beurteilung der Frage, welche Folgen und Wirkungen unverständigen Verhaltens oder ob gar die Folgen unverständigsten Verhaltens, die besonderen Einzelheiten des Kausalverlaufs oder der Eintritt eines mehr oder minder entfernten Erfolges voraussehbar waren, richtet sich in erster Hinsicht wohl darnach, welcher Vorstellung von der Beschaffenheit der „besonderen, gesammelten Aufmerksamkeit" des Kraftfahrers beigetreten wird bzw. ob man diesen Begriff überhaupt in einem besonderen Sinn anerkennen zu können glaubt.

Ist man der Anschauung, daß diese Sorgfalt „eine besondere, überlegene,[16]) andersgeartete sei oder sein könne, so ergibt sich auch

[15]) § 18 KVO., siehe Oberländer-Innerlohner, S. 119.
[16]) So auch Kleffel, RDK. 1932, S. 291 u. insbes. das RG.

als Konsequenz die Forderung, daß der Fahrer in höherem Maße als andere mit den Wirkungen unverständigsten Handelns, eines sehr entfernten Erfolgs usw. zu rechnen in der Lage ist und daher kraft dieser besonderen Einsicht und seiner Pflicht zur erhöhten Vorsicht wegen der besonderen Gefährlichkeit seines Tuns auch damit rechnen muß.

Die historische Entwicklung bietet folgendes Bild in der Rechtsprechung:

Während das Reichsgericht im Anfange und noch lange in der Nachkriegszeit an dem Grundsatz festgehalten hat, daß der Kraftfahrer auch mit dem unverständigsten, dem „kopflosen", Handeln und Verhalten insbesondere des Fußgänger-Publikums zu rechnen habe, hat sich allmählich in dieser Beziehung eine Wandlung der Anschauungen vollzogen mit dem Ergebnis, daß die Forderung derjenigen, die — insbesondere in der Literatur — eine Ermäßigung der Anforderungen propagiert haben, sich so weit durchgesetzt hat, als es bereits anerkannten rechtens ist, daß der Kraftfahrer mit einem Verhalten, das mehr als schlechthin unverständig ist, mit dem „unverständigsten, kopflosen, außerhalb jeder Erfahrung" liegenden Verhalten nicht mehr zu rechnen braucht und selbst mit dem gewöhnlich unverständigen, verkehrswidrigen nur, insoweit es nicht „außerhalb der gewöhnlichen Lebenserfahrung" liegt, — „unter den besonderen Umständen des Falles". Es besteht aber zweifellos die Neigung, diese Umstände, falls nicht ein außergewöhnlich unverständiges Verhalten vorliegt, als die Vorausberechnung nicht erheblich erschwerend anzusehen.

Im einzelnen verlief diese Entwicklung in der Rechtsprechung folgendermaßen:

Die ältesten Entscheidungen können, um die anzuführenden Beispiele nicht übermäßig zu vermehren, unbesprochen bleiben. Sie gingen sämtlich von dem Grundsatz aus, daß unter der beim Kraftfahrer vorauszusetzenden Sorgfalt „nicht die allgemeine Verkehrssorgfalt des § 276 BGB", sondern eine „erhöhte, gesammelte, auch in schwieriger Lage sich bewährende und den Gefahren des Verkehrs im Augenblick mit Umsicht und Geistesgegenwart begegnende", also eine qualitativ besondere Aufmerksamkeit [17]) zu verstehen sei und stellten konsequent diesem Standpunkt an den Kraftfahrer übermäßige Anforderungen. Es wurde schon oben dargetan, daß gerade „die im Verkehr erforderliche", — nicht also die allgemein heute übliche, tatsächlich in der Regel jedoch ungenügende — Sorgfalt, bereits einen außerordentlich hohen Stand von Aufmerksamkeit und Verkehrsdisziplin voraussetzt, also diejenige ist, welche die Gefahren des Verkehrs „erfordern". Wird diese Forderung befriedigt, so kann von einem Verschulden keine Rede mehr sein.

Als charakteristisch für den Stand der früheren Beurteilung der Frage, mit welcher Art unverständigen Verhaltens der Kraftfahrer rechnen müsse, kann die Entscheidung des OLG. Dresden vom 24. 7. 28 [18]) gelten, in der ausgeführt ist, daß viele Wegebenutzer

---

[17]) RG. v. 7. 11. 1918 in JW. 1910, S. 105.
[18]) RdK. 1928, S. 508.

— Fußgänger wie Radfahrer — einer „einigermaßen verwickelten Verkehrslage" nicht gewachsen sind und sich infolgedessen einer solchen Lage gegenüber nicht nur töricht, sondern geradezu „kopflos" benehmen. Dies sei eine so allgemeine Erfahrungstatsache, daß dem Angeklagten sehr wohl zugemutet werden konnte, mit einem solchen Verhalten eines Wegebenutzers zu rechnen.

Ebenso das RG. am 23. 10. 29,[19]) in welchem Erkenntnis es heißt, „das kopflose Verhalten des Klägers kann ihm . . . . als ein Mitverschulden nicht angerechnet werden".

Ähnlich auch das Urteil des RG. vom 22. 4. 26,[20]) es sei „der Kopflosigkeit des Getöteten . . . . keine entscheidende Bedeutung beizumessen". In diesem Falle wurden dem Kraftfahrer sogar merkwürdigerweise spezielle Rücksichten auf die generelle Eigenart der dortigen Bewohner, besonders unvorsichtig zu sein, zugemutet, „da ihm die mangelnde Straßendisziplin der dortigen Bevölkerung gegenüber den Kraftwagen bekannt war".

Im Ergebnis sehr streng auch die Entscheidung des RG. vom 7. 2. 27,[21]) in der ausgeführt ist, auch die Sorglosigkeit der Fußgänger entlaste den Angetlagten nicht, vielmehr müsse der Fahrer stets Unbesonnenheiten der Menschen in Rechnung ziehen, soweit sie nicht „außer jeder Erfahrung" lägen.

Etwas einschränkend schon OLG. Hamburg vom 12. 1. 28,[22]) man könne mit Recht vom Kraftfahrer verlangen, daß er sich nicht schlechthin darauf verläßt, daß Fußgänger und Fahrzeuge im Verkehr sich stets richtig verhalten, aber diese Verpflichtung könne „nur bis zu gewissen Grenzen" gehen. Wollte man darüber hinaus dem Führer auch die Verpflichtung auferlegen, ständig damit zu rechnen, daß von allen Seiten Personen oder Fahrzeuge grobfahrlässig in seine Fahrbahn kommen, so wäre dem Kraftwagen das ihm vom Gesetz zuerkannte Recht, von seiner Eigenart Gebrauch zu machen, praktisch wieder genommen.

Diese Entscheidung kann der zutage tretenden Grundtendenz nach übrigens gegenüber den typischen gleichzeitigen bereits als Vorbote der Änderung in den Anschauungen bezeichnet werden.

In dem Urteil des OLG. Frankfurt vom 5. 1. 28[23]) heißt es, es müsse der Kraftfahrer nach der vom Senat gebilligten Rechtsprechung des Kammergerichts mit einem „unverständlichen Benehmen" der Passanten rechnen.

Allmählich vollzieht sich offenbar die Wandlung in der Rechtsprechung in dem Sinne, daß ein „kopfloses, unsinniges", ein außerhalb jeglicher Lebenserfahrung liegendes Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer vom Kraftfahrer nicht mehr vertreten zu werden brauche, wohl aber ein schlechthin unverständiges.

---

[19]) DAR. 1930, S. 22.
[20]) RDK. 1926, S. 224.
[21]) RDK. 1927, S. 103.
[22]) RDK. 1928, S. 75.
[23]) Ztschr. d. Anwaltskammer d. OLG. Bez. Frankfurt 1929, S. 38.

So OLG. Hamburg vom 20. 5. 30,[24]) es sei zwar richtig, daß der Kraftwagenführer auch auf ein unvorsichtiges und unsachgemäßes Verhalten anderer Wegebenutzer gefaßt sein müsse, er brauche aber nicht damit zu rechnen, daß Personen gänzlich kopflos die Straße überqueren, ohne sich über eine etwa drohende Verkehrsgefahr zu vergewissern.

Ebenso OLG. Kiel vom 29. 5. 29:[25]) „Der Kraftfahrer braucht nicht mit jeder Kopflosigkeit anderer Wegebenutzer zu rechnen." Im gleichen Sinne OLG. Köln vom 17. 10. 30:[26]) „Mit einem völlig unvernünftigen Verhalten eines anderen erwachsenen Wegebenutzers braucht regelmäßig nicht gerechnet zu werden." OLG. Hamburg vom 20. 6. 29:[27]) Die Pflicht, auch verkehrtes Verhalten Dritter in Rechnung zu stellen, darf nicht überspannt werden.

„Nicht mit jeder Kopflosigkeit anderer braucht der Führer zu rechnen; ist das Verhalten so unüberlegt, daß es außerhalb jeder Berechnung liegt, so ist es in strafrechtlichem Sinn nicht vorhersehbar." [28])

Aber: „Man kann mit Recht vom Kraftfahrer verlangen, daß er sich nicht schlechthin darauf verläßt, daß Fußgänger und Fahrzeuge im Verkehr sich stets richtig verhalten." [29])

OLG. Düsseldorf [30]) entscheidet demnach ebenso, es müsse jeder Kraftwagenführer mit verkehrswidrigem Verhalten des Publikums rechnen und sich darauf einrichten. Auch so das RG. vom 20. 1. 1930,[31]) der Kraftfahrer habe „selbst mit einem unverständigen Verhalten der auf der Straße verkehrenden Personen zu rechnen". Hier wird also durch Hinzufügung des Wortes „selbst" schon eine Grenze gezogen. Das „selbst" wirkt einschränkend, indem es die für den Kraftfahrer aufgestellte Forderung schon als eine gewisse Zumutung hervortreten läßt.

Etwa in dieser Formulierung finden wir den Standpunkt des Reichsgerichts in einer Reihe von Entscheidungen ausgedrückt.

Schließlich gelangt die Rechtsprechung zu dem Resultat, daß mit einem unverständigen Verhalten der anderen am Verkehr Beteiligten [32]) seitens des Kraftfahrers nicht schlechthin, sondern auch nur unter Berücksichtigung der gesamten „Umstände des Falles nach der gewöhnlichen Lebenserfahrung" gerechnet werden müsse. (Es braucht also ein „außer jeder Erfahrung", „jenseits aller Erfahrung" liegendes Verhalten nicht mehr berücksichtigt zu werden.[33])

So das Reichsgericht schon in einer Entscheidung vom 25. 4. 1929,[34]) der Kraftfahrer muß „unter Umständen sogar mit

---

[24]) Autor. Rdschau 1930, S. 35.
[25]) RDK. 1929, S. 388.
[26]) JW. 1931, S. 838.
[27]) DAR. 1930, Sp. 109.
[28]) OLG. Kiel vom 29. 5. 1929 in JW. 1929. 2839.
[29]) RG. vom 29. 4. 1926 in RDK. 1926, S. 78.
[30]) RDK. 1929, S. 45.
[31]) DAR. 1930, Sp. 135.
[32]) Mit Ausnahme eines Kraftfahrers als Partner.
[33]) Früher häufige termini technici; siehe S. 71.
[34]) Bei Warneyer, 1929, Nr. 98.

einem verkehrswidrigen Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen, da ein solches nicht außerhalb der Lebenserfahrung liegt". Diese Umschreibung finden wir neuerdings in einer Reihe von Urteilen.

In einem besonderen Sinne eine Entscheidung des OLG. Köln vom 17. 10. 30,[35]) es sei ständige Rechtsprechung des erkennenden Senats, an der er auch gegenüber der Auffassung anderer Gerichte festgehalten habe, „daß der Kraftfahrer mit einem ganz unvernünftigen Verhalten eines anderen, erwachsenen Wegebenutzers nicht zu rechnen braucht. Die gegenteilige Ansicht, die vielleicht für verkehrsarme Gegenden zutreffen mag, sei mit einer modernen Auffassung vom Straßenverkehr, wie er sich in verkehrsreichen Gebieten entwickelt hat, nicht vereinbar".

Hier finden wir eine interessante Beachtung des sogen. „Großstadtmoments", hinsichtlich dessen auch das Reichsgericht — worauf noch zurückzukommen sein wird — in mehreren Urteilen die Anschauung entwickelt hat, daß an den Stadtbewohner größere Anforderungen wegen seiner fortgeschrittenen Verkehrserfahrung und -schulung zu stellen sind, als auf dem Lande, so z. B. auch hinsichtlich der Großstadtkinder.

Was die Kinder überhaupt anbelangt, so wird die Tatsache, daß es sich um solche gehandelt hat, dem Kraftfahrer ohne weiteres als belastender Gesichtspunkt zugeschrieben, obwohl hierin auch wieder zwischen Land- und Stadtkindern unterschieden zu werden pflegt.

Aus dem Urteil des RG. vom 29. 7. 30:[36]) „Mit unbesonnenem Verhalten unbeaufsichtigter Kinder muß gerechnet werden." Es dürfe dem Fahrer ein sich unbeaufsichtigt außerhalb der Landstraße aufhaltendes Kind, „das Miene macht, sich der Straße zu nähern", nicht entgehen. Der hohe Grad der hienach einzukalkulierenden Unbesonnenheit des Kindes ergibt sich aus dem Tatbestand, wonach es sich „außerhalb der Straße" befand.

„Der Führer darf spielende Kinder, die ihm möglicherweise in die Fahrbahn laufen können, nicht aus den Augen lassen; er muß so langsam fahren, daß er nötigenfalls noch im letzten Augenblick rechtzeitig halten kann."[37])

„Mit unverständigem Verhalten von Kindern muß nicht nur gerechnet werden, wenn sie spielen, sondern auch, wenn sie anscheinend ruhig ihren Weg gehen."[38])

Im Urteil vom 3. 1. 27[39]) sagt das RG., der Kraftfahrer müsse die Notwendigkeit plötzlichen Haltens oder raschen Ausweichens grundsätzlich schon allein deswegen in Erwägung ziehen, wenn ein unbeaufsichtigtes „kleines Kind" „am Wege" sei.

OLG. Dresden erklärt im Urteil vom 3. 4. 28,[40]) der Kraftfahrer dürfe sich nicht darauf verlassen, daß ein Kind bestimmt die

[35]) Mitteilung der Jur. Zentrale ADAC., Nr. 422 v. J. 1932.
[36]) DAR. 1930, Sp. 343.
[37]) RG. v. 17. 5. 1927 bei Müller, S. 627.
[38]) RG. v. 3. 10. 1929 bei Müller, S. 627.
[39]) Verkehrsr. R. 1927, 39.
[40]) Mitgeteilt bei Gülde in DAR. 1929, Sp. 307.

Fahrbahn frei halten werde, solange es nicht zu erkennen zu geben habe, daß es das Nahen des Kraftfahrzeugs bemerkt hat und es vorüberlassen will.

Dagegen bezeichnet es im Gegensatz zu den vorstehend erwähnten Entscheidungen das LG. Rostock [41]) als ein unabwendbares Ereignis, wenn der Kraftfahrer ein Kind überfahre, das vorher still im Straßengraben gesessen habe, aber nun plötzlich aufspringe und in die Fahrbahn hineinlaufe.

In solch weniger strengem Sinn auch: „Der Führer braucht auf verkehrsreicher Straße nicht damit zu rechnen, daß ein unbeaufsichtigtes dreijähriges Kind ihm unvernünftiger Weise (!) plötzlich vom Bürgersteig vor den Wagen läuft. [42])

In einem Falle war ein Berliner Schulmädchen im Alter von 12 Jahren in kurzer Entfernung vor dem Kraftwagen noch über die Straße gelaufen und überfahren worden. Das RG. hat in diesem Falle betont, daß von einem Großstadtkind immerhin eine gewisse Kenntnis und Rücksicht auf die Verkehrsgefahren erwartet werden müsse.

Im allgemeinen aber herrscht, wenn Kinder in Frage kommen, in der Rechtsprechung die Tendenz: „Ungewöhnliches, unvermutetes, unüberlegtes Verhalten von Kindern entspricht täglicher Lebenserfahrung." [43])

Sofern es sich um ein mutwilliges oder leichtsinniges Verhalten anderer Wegebenutzer handelt, hat das RG. wiederholt in neueren Entscheidungen den Grundsatz zum Ausdruck gebracht, daß ein solches vom Kraftfahrer, insbesondere soweit es sich um die Folgen, Einzelheiten, handelt, nicht vorausberechnet werden könne und brauche. [44]) So in dem Beispiel eines Radfahrers, der die schön asphaltierte Straße offenbar als „Übungsbahn für Kunstfertigkeiten" benützte und in Schlangenlinien fuhr, dabei einmal nach rechts und einmal nach links kommend. [45])

Ähnlich auch das OLG. Nürnberg vom 26. 10. 28, [46]) wonach die Auffassung abzulehnen sei, daß sich der andere Verkehrsteilnehmer, auch als Radfahrer, auf seiner Straßenseite bewegen könne, wie er wolle. Wer auf öffentlicher Straße verkehre, namentlich auch, wer sich eines Fahrrades bediene, müsse auf jede Gefahr und Gefährdung achten, die sich ihm in den Weg stelle.

Wir finden hier den in der Rechtsprechung im Gegensatz zu vielen Schriftstellern zweifellos vernachlässigten Gedanken, daß nicht nur für den Kraftfahrer, sondern für jedermann, der die Straße benützt, die Forderung angebracht erscheint, Verkehrsunfälle durch Wahrnehmung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und zwar durch Einhaltung der allgemeinen Verkehrsregeln tunlichst zu ver-

---

[41]) Verkehrsr. R. 1927, 460.
[42]) OLG. Hamm v. 25. 7. 1928, in RDK. 1928, 367.
[43]) OLG. Dresden bei Müller, S. 454.
[44]) Urteil v. 9. 7. 1931 in JW. 1932, 799.
[45]) RG. in RDK. 1930, 366.
[46]) In JW. 1929, 953 u. 945.

meiden, besonders hervorgehoben. Freilich wird dieser Grundsatz auch in vereinzelten Entscheidungen zum Ausdruck gebracht.[47])

Vor allem aber muß die Frage, ob der Kraftfahrer mit unverständigem Verhalten nach der gewöhnlichen Lebenserfahrung seitens anderer Verkehrsteilnehmer zu rechnen hat, entscheidend auch darauf abgestellt werden, wen er sich gegenüber hat.

Man wird einen Unterschied anerkennen müssen, ob es sich um Fußgänger oder um solche Verkehrsteilnehmer handelt, die durch für sie geltende besondere Verkehrsvorschriften in den allgemeinen Verkehr offiziell eingegliedert sind.

Am geringsten werden die an den Fahrer zu stellenden Anforderungen sein, wenn es sich um andere Kraftfahrzeugführer handelt. In diesem Sinne ist z. B. die Entscheidung des RG. vom 17. 11. 31[48]) beachtenswert, in der ausgeführt wird, einem Berliner Autodroschkenführer gegenüber könne man damit rechnen, daß er sich den Verkehrsvorschriften gemäß verhalte. Ähnlich OLG. Dresden vom 5. 4. 30:[49]) „Mit einem vorschriftswidrigen Verhalten anderer Kraftwagenführer braucht der Führer nicht schlechthin zu rechnen."

Diese bei der Beurteilung zu wahrenden Unterschiede werden noch im einzelnen zu beleuchten sein.

Sehr wichtig ist übrigens auch der in der Rechtsprechung anerkannte Grundsatz, daß bei erkanntem verkehrswidrigem Verhalten anderer Beteiligter der Kraftfahrer auch von den Verkehrsvorschriften abweichen dürfe,[50]) ja unter Umständen sogar müsse.[51]) Denn es ist die erste Pflicht des Kraftfahrers, Gefahren für andere abzuwenden.[52]) Allein in diesem Grundsatz liegt auch selbst wiederum eine erhebliche Gefahr, denn der Kraftfahrer muß sich auch darauf verlassen können, daß andere, insbesondere „Wegebenutzer", sich richtig verhalten[53]) und es kann unter Umständen sehr zweifelhaft sein, wielange — bei der großen Schnelligkeit aller Vorgänge — der Kraftfahrer noch damit rechnen muß, daß der Verkehrthandelnde, — vielleicht noch im letzten Augenblick, das nunmehr, nachdem sich der Kraftfahrer bereits auf dieses unrichtige Handeln eingestellt hat, zum Unrichtigen gewordene, an sich freilich Vorschriftsmäßige, nachhole. Dies gilt insbesondere, wenn es sich um ein Abweichen von positiven Verkehrsbestimmungen handelt.

II. Geistesgegenwart — Schrecksekunde — Reaktionszeit — Bremsweg.

In hohem Maße wird die Einstellung zu der Frage, wann der Eintritt eines Erfolges als voraussehbar zu gelten habe, be-

[47]) OLG. Dresden v. 6. 1. 1931 in DAR. 1931, 199 u. RG. vom 17. 10. 1929 in JW. 1930, 2873.

[48]) In DAR. 1931, 297.

[49]) Mitgeteilt bei Lechner, S. 55.

[50]) Siehe S. 171.

[51]) RG. Strafs. Bd. 59, S. 341; JW. 1925, S. 478.

[52]) Vgl. Deutsche Richterztg. 1927, S. 287.

[53]) RG. v. 17. 6. 1929 in JW. 1930, 2873.

einflußt durch die Abgrenzung, die dem Begriff der Geistesgegenwart erteilt wird. Auch hier ist zu unterscheiden zwischen dem Begriff im allgemeinen und den besonderen Formulierungen des Umfangs und der Art für den Kraftfahrer.

Allgemein, so hat das RG. am 20. 5. 11 entschieden,[54]) liege eine Fahrlässigkeit überhaupt nicht vor, wenn jemand, ganz plötzlich in eine Gefahr gebracht, nicht die richtigen Maßnahmen zu deren Abwendung ergreife. So hat das RG. auch in einem anderen Falle[55]) geurteilt, es sei einem Pferdelenker angesichts der „urplötzlich" auftretenden Gefahr auch eine falsche Maßnahme nicht zum Verschulden anzurechnen. Wenn eben dem Täter „nach den Umständen des Falles" in gefährlicher Lage keine Zeit „zu einem ruhigen Überlegen des bestmöglichen Auswegs" verbleibt gegenüber dem Zwang zu sofortiger Entschließung, so können auch unzweckmäßige Maßnahmen entschuldigt werden. Auszugehen ist davon, daß es sich bei der Geistesgegenwart um eine „nur von Natur verliehene Eigenschaft" handelt, „gegen unerwartete Ereignisse gerüstet zu sein",[56]) die durchaus nicht allen, vielleicht sogar relativ wenigen Menschen gemeinsam ist, „für deren Fehlen niemand verantwortlich gemacht werden kann",[57]) die jedoch im Kraftverkehr wegen der enorm schnellen Aufeinanderfolge der Ereignisse und der durch die fortschreitende Entwicklung der Autotechnik bezüglich des Schnelligkeits- und Beschleunigungsvermögens immer kürzer werdenden Überlegungszeiten (bei umso größeren Auswirkungen der gefaßten Entschlüsse) die größte Rolle spielt.

In diesem Sinne führt die obige Entscheidung des RG. (vom 3. 10. 27 siehe Anm. 56) auch aus, es enthalte eine Überspannung des Begriffs der Fahrlässigkeit, wenn man dem Angeklagten zum Vorwurf machen wollte, daß er es an Geistesgegenwart habe fehlen lassen.

Für das Kraftfahrrecht erleiden diese Grundsätze, wonach der Täter für das Fehlen der Geistesgegenwart nicht verantwortlich gemacht werden könne, eine Reihe von wichtigen Einschränkungen, die aus der Überlegung folgen, daß jemand, der diese Eigenschaft der Geistesgegenwart — wenigstens in einem gewissen Maße — nicht besitzt, das Führen von Kraftfahrzeugen wegen der sonst eintretenden unmittelbaren Gefährdung der Allgemeinheit zu unterlassen habe. Es fragt sich aber, ob beim Kraftfahrer die durchschnittliche Geistesgegenwart jedes normalen Menschen zum Maß genommen, oder ob auch hier die Anforderungen an die beim Kraftfahrer vorauszusetzenden Verhältnisse so zu bemessen sind, daß eine überdurchschnittliche besondere, kraftfahrermäßige Geistesgegenwart normiert wird. Es fragt sich ferner, wie jenes Maß von Anforderungen festgestellt werden soll, ob der Besitz des Führerscheins in dem Sinne, daß dann das Vorhandensein der erforderlichen Geistesgegenwart als festliegend erachtet wird, genügt oder

[54]) Blätter für Rechtspflege für d. Bez. d. KG. 1911, S. 100.
[55]) E. vom 7. 10. 1911 in JW. 1911, S. 982.
[56]) RG. v. 3. 10. 1927 in H.R.R. 1927, S. 368.
[57]) a. a. O. in H.R.R. 1927, S. 378.

ob es dem Einzelnen überlassen bleiben soll, darin zu selbständigem Urteil über sich selbst zu gelangen.

In diesem Sinne setzt die bekannte Entscheidung des RG. vom 7. 11 19[58]) das Vorhandensein von Geistesgegenwart in besonderem Grade bereits voraus; es sei vom Kraftfahrer jene „erhöhte, gesammelte, auch in schwieriger Lage sich bewährende und den Gefahren des Verkehrs im Augenblick mit Umsicht und Geistesgegenwart begegnende Sorgfalt" an den Tag zu legen. Man erkennt ohne weiteres hierin eine wesentliche Verschärfung der Anforderungen seit dem Jahre 1915,[59]) wo, allerdings in einem Zivilsenat, wohl aber in einer Kraftfahrzeugsache, entschieden wurde, ein unrichtiges und sachwidriges Handeln in einer plötzlichen Gefahrlage stelle nicht immer ein Verschulden dar, da Geistesgegenwart, rascher und sicherer Entschluß und tatkräftiges Eingreifen nicht von jedermann erwartet werden könne.

RG. in der Entscheidung vom 7. 1. 18[60]) bedient sich des in § 7 KFG. gebrauchten Ausdrucks: „Jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt" und identifiziert gewissermaßen diese mit der Geistesgegenwart, indem erklärt wird: „Jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt umfaßt auch das sachgemäße, geistesgegenwärtige, überlegte Handeln im Augenblick der Gefahr." Auch hier die Einbeziehung der Geistesgegenwart als eines Moments, das beim Kraftfahrer schon um des Kraftfahrens willen gegeben sein muß, handelte er nicht von vornherein fahrlässig.

Es ist aber umgekehrt: Für jeden, der in der Lage war, auf Grund seiner Veranlagung im gegebenen Falle richtig und geistesgegenwärtig zu handeln, war diese Handlungsweise geboten auf Grund der bestehenden besonderen Sorgfaltspflicht. Aber ob er hiezu in der Lage war, ist grundsätzlich eine andere Frage.

Immerhin heißt es in der Entscheidung vom 17. 1. 18 nicht, des Kraftfahrers Sorgfalt umfasse auch überlegene Aufmerksamkeit, sondern es wird von „überlegtem, geistesgegenwärtigem" und sachgemäßem Handeln gesprochen.

Nicht zu billigen ist daher auch der Spruch des RG. vom 7. 11. 1918,[61]) es sei unter der Sorgfaltspflicht des § 7 Abs. 2 KFG. — also der „gehörigen Sorgfalt des Kraftfahrers" — nicht die „allgemeine landläufige Verkehrssorgfalt des § 276 BGB. zu verstehen, sondern eine erhöhte, gesammelte, den Gefahren des Verkehrs im Augenblick mit Umsicht und Geistesgegenwart begegnende Aufmerksamkeit". Hier wird wiederum die „allgemeine Verkehrssorgfalt" des § 276 BGB.[62]) in ihrem Sinn durchaus entstellt: Es sagt das BGB. ja „die im Verkehr erforderliche" Sorgfalt, und meint damit, die Sorgfalt müsse eben soweit gehen, als es der Verkehr „erfordere", nicht etwa so weit, als es im Verkehr vorkommen könne oder „eingerissen" sei. Die Vorschrift nach BGB. ist durch-

58) In JW. 1919, S. 105.
59) RG. Zivils. 86, 151.
60) RG. Zivils. Bd. 92, 38.
61) Warneyer, 1919, 27.
62) Siehe Fulle, S. 417.

aus relativ; gerade die „landläufige“ Sorgfalt, die so gern als „Verkehrssorgfalt des BGB.“ hingestellt wird, steht ja zur „erforderlichen“ in dem bekannten Gegensatz von „praktisch“ zu „theoretisch“.

Im Kraftverkehr wird eben eine besonders gewissenhafte Sorgfalt angesichts der weittragenden Folgen die „erforderliche“ sein. Daß sie sich „in schwieriger Lage bewähre“ und eine „erhöhte, gesammelte“ sein müsse, enthält durchaus keinen Widerspruch zu den Erfordernissen des Verkehrs, sondern ist diesen entsprechend und zwar mindestens entsprechend. Soweit die Aufmerksamkeit aber eine „den Gefahren des Verkehrs im Augenblick mit Geistesgegenwart und Umsicht begegnende“ ist, ist sie nicht „Aufmerksamkeit“, die mit Geistesgegenwart begegnet; denn es ist gerade möglich, daß jemand noch so aufmerksam und trotz aller Aufmerksamkeit nicht geistesgegenwärtig, sondern töricht handelt, weil ihm eben jene Fähigkeit, blitzschnell Eindrücke aufzunehmen und zu verarbeiten, d. h. in richtiges Handeln umzusetzen, die Folgen von Ereignissen sofort zu berechnen, fehlt, die man als Geistesgegenwart bezeichnet.

Im Grund betonen die Entscheidungen nichts anderes, als daß jeder Kraftfahrer zur Erweisung von Geistesgegenwart eben in der Lage sein müsse, weil er andernfalls nicht fahren dürfe,[63] und daß man demgemäß in der Tatsache, daß jemand das Kraftfahren betreibt, ohne jenes gewisse Maß von Geistesgegenwart zu besitzen — objektives Moment für die subjektive Beurteilung der Tat — schon einen wesentlichen Umstand, der ihm zur Verschuldung zugerechnet werden müsse, zu erblicken habe.

In dieser Hinsicht noch die qualifizierte Entscheidung des Hans. OLG., die Schläger[64]) mitteilt, wonach auch derjenige, der bereits den Führerschein besitzt, sich jedoch trotz Fehlens größerer Übung im Fahren in lebhaften Verkehr begibt, „in die Strafbarkeit begründendem Maße“ (!) fahrlässig handele.

Aber kann es der nicht so sehr geübte Fahrer vermeiden, plötzlich „lebhaftem Verkehr“ gegenüberzustehen. Ist es nicht besser, keinen wesentlichen Unterschied bei der Beurteilung mehr zuzulassen, wenn schon einmal auf Grund des Führerscheins gefahren wird!

Ein ähnliches Beispiel wie Schläger bringt Fulle:[65]) Wenn eine Führerin den Anforderungen an den Kraftfahrer infolge ihrer mangelnden Entschlußkraft nicht gewachsen ist, so muß sie davon Abstand nehmen, mit ihrem Wagen — noch dazu unter Mitnahme von Fahrgästen — eine Grosstadt zu besuchen. Es wird dann weiter ausgeführt, daß die Fahrlässigkeit schon darin liege, daß sie sich mit einer Sache befaßt habe, von der sie „bei gehöriger Aufmerksamkeit“ erkennen mußte, daß sie ihr nicht gewachsen sei.

Übrigens darf man, gerade wenn man hohe Anforderungen an den Kraftfahrer stellen will, sich nicht erwarten, daß er stets,

---

[63]) Siehe Menge in DAR. 1929, Sp. 351, u. die dort. E. d. RG.
[64]) In DAR. 1931, Sp. 39.
[65]) Fulle, S. 218.

gleichviel ob auf freier Landstraße oder im Gewühl der Großstadt, vor Anbruch der allgemeinen Tagesarbeit oder zur Zeit des Geschäftsschlusses, die gleiche besonders gespannte Aufmerksamkeit aufwendet. Er kann manchmal auch mit Grund sorgloser sein, nur muß er sich stets vor Augen halten, daß für ihn auch die anscheinend gefahrlose Lage der Dinge sich möglicherweise rasch ins Gegenteil verkehren kann, denn er gebietet über Kräfte, die, wie die Schwer- und die Zentrifugalkraft außerordentliche und manchmal überraschende Wirkungen auslösen können (Bodenbeschaffenheit, Gefälle, Kurven usw.). Nähert er sich einer verkehrsgefährlichen Situation — und das hat er in der Regel selbst festzustellen — so muß auch seine Spannung wachsen. Aber er soll nicht immer bis zum äußersten gespannt am Steuer sitzen. Eine die Geistesgegenwart generell steigernde Wirkung der Aufmerksamkeit soll hier nicht verkannt werden.

Von neueren Entscheidungen bewegt sich die des RG. vom 2. 9. 29[66]) in den Bahnen, der Kraftfahrer müsse „in ständiger Bereitschaft und Geistesgegenwart" jederzeit zu zweckmäßigem Handeln bereit sein, also in der Erwägung, daß der Kraftfahrer zur Geistesgegenwart verpflichtet sei, ganz ohne Rücksicht darauf, ob er sie wirklich besitzt.

Von anderen Erwägungen wird offenbar das Urteil des RG. vom 21. 11. 29[67]) geleitet. Hier wird der richtige Standpunkt vertreten, daß es bedenklich sei, einem Kraftfahrer in einer ganz besonderen Gefahrlage eine unzweckmäßige Maßnahme zur Schuld anzurechnen; die Vorderinstanz widerspreche sich selbst, denn „an anderer Stelle" sei ausgeführt, die Überraschung habe dem Angeklagten die ruhige Überlegung genommen. Hier wird also ein Mangel an Geistesgegenwart im Gegenteil als entschuldigendes Moment angeführt und insofern schließt sich dieses Urteil den früheren, großenteils auf Fuhrwerkslenker bezüglichen,[68]) im Ergebnis auch für den Kraftfahrer an.

Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auch noch auf eine Entscheidung des RG. vom 3. 10. 27,[69]) wonach es unzulässig ist, wenn man „dem Angeklagten zum Vorwurf machen wollte, daß er es an Geistesgegenwart habe fehlen lassen".

Schrecksekunde. Aber auch der normal geistesgegenwärtige Mensch — jeder Kraftfahrer also, denn er darf nicht zu langsam im Aufnehmen,[70]) besonders nicht „schreckhaft" veranlagt sein — bedarf einer gewissen Frist vom Aufnehmen des äußeren Bildes über die notwendige Schlußfolgerung hinweg zur Anregung der „motorischen Nerven", einer Reaktionsfrist. Aber über diese hinaus soll dem Fahrer nach den Forderungen vieler namhafter Vertreter der Literatur, insbesondere der Ärzteschaft und der

---

66) RDK. 1929, 248.

67) In JW. 1930, S. 1971.

68) Für den Kraftfahrer gelten subsidiär die für die Fuhrwerkslenker erlassenen Verkehrsvorschriften. § 2 KVO.

69) RDK. 1928, S. 207.

70) Reaktionsfähigkeit wird vom Amtsarzt geprüft. Siehe die An-

Psychiater, aber auch vieler richterlicher Verkehrsjuristen bei plötzlich in Erscheinung tretenden Gefahren eine weitere Frist zugebilligt werden — man könnte sie auch als eine Verlängerung der Reaktionszeit auffassen — die sogen. Schrecksekunde. Trotzdem sind die Gerichte dieser Forderung hauptsächlich auch der Psychiater [71]) bisher nur zögernd gefolgt.

Bei dieser Erörterung soll zunächst ein weiteres Moment herangezogen werden, das anscheinend, so wichtig es an sich sein mag, keine genügende Beachtung gefunden hat. Von dem Moment der Anregung der Bewegungsnerven ab verläuft doch eine weitere Frist, bis die erforderliche Handlung selbst ausgeführt und weiterhin, bis sie wirksam geworden ist. Bei der enormen Geschwindigkeit, mit der sich alle Vorgänge während der Fahrt auszuwirken pflegen, sind diese freilich kleinsten Zeiten durchaus nicht unwichtig und es ist wichtig, zu beachten, daß der Fahrer — und zwar bei fast allen Konstruktionen — bevor er bremst, das Gaspedal — meist für den rechten Fuß vorgesehen — erst verlassen und den Fuß auf das daneben befindliche Bremspedal zu setzen hat, denn mit dem linken Fuß bedient er gleichzeitig die Kupplung. [72]) Aber nicht im Moment des beginnenden Niederdrückens dieses Hebels schon, sondern erst, wenn auf dem Wege dieses Hebels die Bremsen angezogen werden und sich die Hebelwirkung auf die Bremsen überträgt — also die Bremsen „angreifen", — beginnt das zum Stehenkommen des Fahrzeugs, d. h. nun beginnt der „Bremsweg", also die Zeit vom Eingreifen der Bremsen bis zum Stillstand. Es ist die Anordnung der Bedienungshebel bei den Fahrzeugen durchaus nicht gleichmäßig; manche Hebel ragen mit ihrer Auftrittsform (Trittlinse) ziemlich weit und unbequem ins Wageninnere herein und sind relativ weit voneinander entfernt, bei günstigen Konstruktionen braucht der Fuß nur eben „herüberzuwischen". [73]) Bei manchen Fahrern ist infolge ihrer Körpergröße diese oder jene Abänderung, Sitzverstellung, dringend geboten und es stellt ein nicht unbedeutendes ursächliches Verschulden dar, wenn der Führer diese Änderung unterläßt. [74]) Ebenso verschieden ist auch die Konstruktion der eigentlichen Bremsen, z. B. ob Öldruckbremsen, Bremsen mit Servowirkung vorgesehen sind — auch der Preis spielt eine entscheidende Rolle. Jedoch auch bei günstigen konstruktiven Verhältnissen ist eine gewisse Frist schon für die Ausführung der Handlung vom Augenblick des Wollens, der Befehlsgabe an die Glieder ab, erforderlich.

Dabei darf nicht verkannt werden, daß, was für den kräftigen Fahrer z. B. nur einen einfachen Druck auf das Bremspedal

---

weisung über die ärztl. Prüfung von Führern.

[71]) Besonders Marbe in Würzburg.

[72]) Elastisches Verbindungsglied zwischen Motor und Getriebe, siehe Müller, S. 1161.

[73]) Siehe unter latentes mitwirkendes Verschulden der Herstellerfirma, siehe S. 216.

[74]) Bzw. bei guten Konstruktionen die vorgesehene Verstellung.

bedeutet, für den schwächlichen[75]) schon die Aufwendung aller Kraft erfordern kann.

Landrichter Kleffel löst in einer umfangreichen Abhandlung und in seinen bekannten Vorträgen einen einzelnen Verkehrsvorgang in folgende 6 Punkte auf (gekürzt).[76])

1. Eine Erscheinung wird sichtbar oder gehört, ein „Reiz" aufgenommen.
2. Das Gesehene oder Gehörte wird geistig erfaßt (man wird sich klar, was geschieht).
3. Das Erfaßte wird verarbeitet (man überdenkt die mutmaßlichen Folgen).
4. Man faßt einen Entschluß, wie man der Gefahr begegnen werde.
5. Der Entschluß wird in die Tat umgesetzt.
6. Der in die Tat umgesetzte Entschluß wirkt sich aus.

Kleffel meint, die Ziffern 1 mit 4 und 5 mit 6 könnten je in Gruppen zusammengefaßt werden und zwar so, daß man die ersteren als „psychische Reaktionszeit", die Ziffern 5 mit 6 als die „technische Reaktionszeit" bezeichnen könne. Ebenso könnten wiederum eventuell 2 und 3 zusammengenommen werden.

Diese Einteilung stellt im ganzen die Einzelmomente wohl richtig dar. Zu bemerken ist, daß die eigentliche Geistesgegenwart wohl erst beginnt, sich als fehlend oder vorhanden erweist mit Ziffer 3, denn 1 und 2 sind eine Angelegenheit des guten Gesichts und Gehörs und allgemein auch abhängig von äußeren Einflüssen, wie Nebel, Dunkelheit, pralle Sonne, Echo, Brillenbeschlagen usw. Ziffer 2 könnte man vielleicht — auch mit Ziffer 3 zusammen — als die Frist betrachten, binnen deren die eigentliche „Schrecksekunde" abläuft.

Freilich kann man auch den Standpunkt vertreten, daß allen derartigen Aufteilungen in Einzelheiten etwas Willkürliches anhaftet. Man könnte in obiger Einteilung auch die Ziffern 1 und 2 zusammennehmen und urteilen, es werde sogleich etwas „erfaßt", wenn es gesehen werde und das „seiner Bedeutung nach Erfassen" sei eben das „Verarbeiten"; immer aber wird man einen Unterschied machen müssen zwischen der Aufnahme des äußeren Bildes und der Frage, was nun zu geschehen habe und weiterhin der Ausführung des Entschlusses.

Daß es im menschlichen Denken daher eine „Reaktionsfrist", eine Frist, während welcher nichts geschieht und geschehen kann, in welcher das aufgenommene Bild erst „verarbeitet" wird, eine Zeit der Untersuchung, die zum Entschlusse führt, gibt, kann nicht bestritten werden, ferner nicht, daß Schrecken die beim Verarbeiten tätigen Kräfte in aller Regel an der normalen Funktion behindert, „lähmt".

Es fragt sich nur, wann man das Moment der Bestürzung annehmen soll; die Ereignisse üben nicht die gleiche Schreckwirkung auf die verschieden gestalteten Menschen aus, diese Ereignisse sind

[75]) Hieher das Problem „die Frauen als Führer".
[76]) RDK. 1932, S. 274 ff.

auch bei der Vielgestaltigkeit des Lebens zu ungleichartig und ferner erfolgt die Beurteilung nach der Tat und meist lange nach der Tat. Es kann daher nicht festgestellt werden, ob ein Mensch wirklich erschrocken ist. Auch seine eigenen Bekundungen sind nicht zuverlässig, es kann ihm eben die Schreckwirkung wegen des Schreckes nicht ins Bewußtsein gelangt sein; es handelt sich auch um Fragen des Charakters, das „Erschrockensein" zuzugeben. Es kann sich im Einzelfalle nur darum handeln, ob dem Täter bei Rekonstruktion der Vorgänge zugute zu halten ist, daß ein normaler Kraftfahrer unter den gegebenen Umständen jedenfalls „erschrocken" wäre, also ob der Täter ein „Recht" zum Erschrecken hatte und das muß dann wohl immer als erleichternd hinsichtlich der Schuld in die Wagschale geworfen werden. Die „gewöhnliche Lebenserfahrung" muß auch hier maßgebend sein.

Niemals aber sollte der Begriff der Voraussehbarkeit mit dem der Geistesgegenwart verwechselt werden,[77]) wie das offenbar in gar manchen Urteilen der Fall ist, obwohl, wie schon aufgezeigt, auch viele Urteile säuberlich trennen. Die beiden Momente bedingen sich jedoch gegenseitig; die Voraussehbarkeit kann durch die mangelnde Geistesgegenwart aufgehoben sein, in solcher Lage nämlich, in der nur durch die schnellste geistige Aktionsfähigkeit die Abwicklung der Ereignisse verfolgt, der Erfolg vorausgesehen werden kann. Höchste Schnelligkeit des Denkprozesses, gesteigert freilich durch den Willen zur Sorgfalt, zur Aufmerksamkeit, aber nicht Identität damit, ist das Wesen der Geistesgegenwart. Die Nichtbeeinflußbarkeit dieses Prozesses durch Schreckwirkung und einen tatkräftigen Willen fügen wir dem Begriff der Geistesgegenwart in der Regel hinzu; aber auch der geistesgegenwärtige Mensch kann einmal erschrecken, nur wird er seines Schreckens wesentlich rascher Herr werden als der Nichtgeistesgegenwärtige.

Vor allem führt Kleffel[78]) auch mit Recht aus, daß es fehlerhaft sei, die Frage der Schrecksekunde „nur mit dem Bremsen zu verknüpfen", das sei zu „eng". Es kann die Forderung nach Wahrung der Schrecksekunde auch dann berechtigt sein, wenn es sich um das Ausweichen, Gasgeben usw. handelt.

Wohl aber dürfte es zu weit gehen, wenn er behauptet, es sei falsch, die Schrecksekunde nur zuzubilligen, falls es sich um ein unvorhergesehenes Hindernis handelt, da auch „ein vorhergesehenes manchmal Schreck verursache". Vorhergesehene Hindernisse dürfen dem Kraftfahrer eben keinen Schreck mehr kosten, auch die Reaktionsfrist ist praktisch, weil genügend lange Zeit zur Verfügung stand, beim Urteil nicht zu erwägen.

Nach den obigen Ausführungen ist an sich die Schrecksekunde nicht gleichzusetzen mit der Reaktionsfrist, die auch, ohne daß den Vorgängen ein erschreckender Charakter innewohnt, für die Beurteilung der Vorgänge, nicht der Frage der Geistesgegenwart, zu berücksichtigen ist. So hat schon am 2. 9. 10[79]) das Bayer. OstLG., ohne auf Schreckwirkung Bezug zu nehmen, erklärt, es sei nicht zu

[77]) Kleffel, a. a. O., S. 281.
[78]) Kleffel, a. a. O., S. 284.
[79]) Sammlung der Entsch. d. Bayer. OstLG. Straff. Bd. 10, S. 238.

fordern, daß gegebenenfalls der Kraftwagen „genau auf der Stelle“ anhält, eine geringe Fortbewegung sei nicht zu vermeiden, „da der Führer seinen Entschluß zu halten, in die Tat umsetzen müsse“.

Interessant in diesem Sinne auch die Entscheidung desselben Gerichts vom 13. 4. 26.[80]) Das Anhalten auf kürzeste Entfernung sei nicht bloß eine Frage der technischen Möglichkeit, dazu gehöre „mehr“. Der Fahrer müsse zunächst die Notwendigkeit des Haltens erkennen, er müsse den Entschluß anzuhalten, fassen und er müsse die Bremshebel in Bewegung setzen. Auch bei größter Geistesgegenwart und Gewandtheit des Führers müsse inzwischen eine kurze Spanne Zeit vergehen.

Vor allem der letzte Satz ist auch hinsichtlich der reinlichen Scheidung der Begriffe Geistesgegenwart und Voraussehbarkeit von Wichtigkeit.

Aus der Rechtsprechung sind folgende Urteile zu erwähnen:

OLG. Dresden hat in seiner Entscheidung vom 3. 4. 29[81]) die Schrecksekunde grundsätzlich anerkannt: „Wohl aber kann der Schreck über ein unerwartet auftauchendes gefahrdrohendes Hindernis die Entschlußfähigkeit des Führers für eine kurze Zeit lähmen.“ Es wird hier weiter ausgeführt, für die „Notwendigkeit, dem Angeklagten die sogen. Schrecksekunde nicht zugute zu rechnen“, böten die Urteilsgründe keinen Anlaß.

Das Urteil des RG. vom 16. 5. 29[82]) nimmt ferner den Standpunkt ein, daß die Schrecksekunde versagt werden müsse, wenn kein Anlaß zum Erschrecken gegeben gewesen sei; es werde mit Recht in dem angegriffenen Urteil von der Strafkammer betont, „daß eine Begegnung an einer Straßenkreuzung nichts Ungewöhnliches sei und die übliche Schrecksekunde deshalb nicht zugebilligt werden könne“.

Von Verkehrsgefahren, auf deren Eintritt der Kraftfahrer nach den Umständen ohne weiteres gefaßt sein muß, darf er sich eben nicht aus der Fassung bringen lassen; immerhin zeigen die erwähnten Urteile, daß sich diese Senate dem Begriff der Schrecksekunde und seiner Anwendung in der Spruchpraxis nicht verschließen.

Was die Dauer der „Schrecksekunde“, die nicht ohne weiteres der gleichnamigen Zeiteinheit gleichzusetzen ist, anlangt, so ergibt sich aus der Rechtsprechung folgendes Bild. OLG. Stuttgart billigt unterm 26. 7. 29[83]) prinzipiell die Schrecksekunde: „Es ist auch nicht zu beanstanden, daß die Strafkammer dem Angeklagten eine Schrecksekunde zugebilligt hat.“ Hier heißt es dann weiter: „Dem Angeklagten nur ein geringeres Zeitmaß als eine volle Schrecksekunde zuzubilligen, hielt der Strafsenat nicht für gerechtfertigt.“

Hier wird also die Schrecksekunde wirklich als eine zeitlich genau mit der Zeitsekunde zusammenfallende Norm behandelt. Es wird in dieser Stuttgarter Entscheidung noch dazu ein Urteil des

---

80) RDK. 1927, S. 11.
81) In RDK. 1928, S. 183.
82) In RDK. 1929, S. 475.
83) In RDK. 1929, S. 423.

RG.[84]) ausgelegt, und zwar so, es habe dieses Urteil im Gegensatz zur Anschauung der Stuttgarter Staatsanwaltschaft nichts davon enthalten, daß „schon eine halbe Sekunde als Schreckzeit genügend sei".

Das LG. Gießen meinte unterm 28. 3. 29,[85]) es müsse dem Täter „etwa eine Sekunde zur Überwindung des Überraschungs- und Schreckmoments zugebilligt werden".

Die Schrecksekunde als eine Zeiteinheit aufzufassen und nach Schrecksekunden zu rechnen, entspricht wohl nicht der richtigen Verwendung der Erkenntnis, daß das Moment der Bestürzung einer Berücksichtigung bedürfe aber einen genau zu bestimmenden Zeitwert für alle Fälle nicht besitze.

Es wird nach den Umständen wie nach den besonderen Graden des Schrecknisses, nach den Witterungs- wie den örtlichen Verhältnissen eine verschieden lange Dauer, evtl. sogar über eine Zeitsekunde hinaus, in Betracht kommen müssen; wichtig und richtig ist nur, daß der Begriff als solcher anerkannt wird, wie auch in vielen Urteilen daher mit Recht von einer „sogenannten" Schrecksekunde gesprochen wird.

In solchem Sinne wohl auch das Urteil des Bayer. OstLG. vom 6. 7. 28:[86]) „Auch der gewandte Fahrer braucht beim plötzlichen Auftauchen eines Hindernisses mindestens einen starken Bruchteil einer Sekunde, um die Notwendigkeit des Haltens zu erkennen und dieser Erkenntnis entsprechend sich zu entschließen und zu handeln."

Allein es existieren auch Entscheidungen, die zur Frage der Schrecksekunde einen anscheinend gegenteiligen Standpunkt einnehmen, so daß man vermeint ist, bei ihrer Durchsicht mit „verkehrsrechtliche Rundschau"[87]) feststellen zu müssen: „Die Entschuldigung der sogen. Schrecksekunde für den vom Kraftfahrer begangenen Unfall gibt es nicht." Dies wurde als Würdigung zu der dort anschließend besprochenen Entscheidung des RG. vom 18. 6. 1929 gefolgert. Es heißt in diesem Urteil allerdings, die Fahrlässigkeit eines Führers, der in harmloser Lage infolge von Schrecklähmung einen Unfall verursacht, könne darin gefunden werden, daß er sich mit dem Fahren befaßt, obwohl er weiß, daß er den an seine Geistesgegenwart zu stellenden Anforderungen nicht gewachsen ist. Die Schlußfolgerung der „Rundschau" aus dieser Entscheidung ist insofern nicht richtig, als der Ton auf „in harmloser Lage" liegt und das schon behandelte Fahrverbot für nicht genügend widerstandsfähige Naturen mit Recht wieder statuiert wird. Immerhin zeigt die noch dazu als Überschrift verwendete Bemerkung der „Rundschau", daß in der Literatur der Begriff der Schrecksekunde noch nicht als feststehendes Gut der Rechtsprechung betrachtet wird, wie dies auch in Urteilen gerade unterer Gerichte

[84]) Vom 25. 6. 1928 in JW. 1928, S. 2716.
[85]) In RDK. 1929, S. 175.
[86]) In RDK. 1929, S. 74.
[87]) Vom Jahre 1931, Sp. 431.

leider häufig zutrifft, die diesem Moment nicht selten in ihren Erkenntnissen keinerlei Beachtung widmen.

Es ist auch das Urteil vom 29. 4. 29 des RG.[88]) der Anerkennung der Schrecksekunde wenig günstig. Hier wird ausgeführt, es könne dem Täter eine derartige „Reaktionszeit“ nicht zugestanden werden. Wer eine Straße mit lebhaftem Fußgängerverkehr durchfahre, müsse „immer mit dem Auftauchen von Fußgängern vor seinem Wagen rechnen“. An sich soll dieser Ausspruch bei wirklich vorauszusehender Gefahr nicht beanstandet werden, aber offenbar soll der Kraftfahhrer hiernach auch nicht erschrecken dürfen, wenn plötzlich ein Fußgänger die Straße überquert oder vom Bürgersteig auf sie herabtritt. Es heißt in diesem reichsgerichtlichen Urteil weiter, es sei kein Grund, der ungewöhnlich oder erschreckend wirke, wenn Kinder in die Fahrbahn geraten. Das kann unter Umständen der Fall sein; es wird aber eher das Gegenteil zutreffen bei der grundsätzlichen und schon behandelten Unberechenbarkeit des Verhaltens von Kindern überhaupt. Jedenfalls ist die Fassung des Urteils viel zu allgemein.

Im Prinzip absprechend auch RG. vom 24. 1. 30:[89]) „Das Berufungsgericht hätte ihm (dem Täter) dann auch keine Schrecksekunde zuzubilligen brauchen, damit er sich der Gefahr des Zusammenstoßes bewußt werde.“

Wohl aber forderte das RG. in einem Fall, in dem ein Fußgänger die Fahrbahn betrat, „Berücksichtigung der Reaktionszeit,[90]) d. h. der Zeit zwischen der Bildaufnahme und der Entschlußfassung andererseits“.[91])

Bremsweg. („Kürzeste Entfernung“.)

Die Frage der Schrecksekunde führt unmittelbar zur Erörterung des Bremsfragenkomplexes, denn die während der Schrecksekunde — aber auch sinngemäß während der Reaktionsfrist und Ausführungsfrist — zurückgelegte Wegstrecke ist bei plötzlich auftauchenden Hindernissen usw., in denen die Fristen in Frage kommen, vom Gesamtbremsweg in Abzug zu bringen. Unter letzterem versteht man den in den obigen Fristen mit unverminderter Geschwindigkeit zurückgelegten Weg plus der weiteren Strecke vom ersten Eingreifen der Bremsen bis zum völligen Stillstand des Fahrzeugs.

Es muß bei plötzlich auftauchenden Hindernissen das Fahrzeug „auf kürzeste Entfernung“ zum Stehen gebracht werden (§ 18 KVO.). Der Begriff der kürzesten Entfernung besitzt aber keine ein für allemal feststehenden Merkmale.[92])

„Der Begriff kürzeste Entfernung ist ein relativer. Er bemißt sich nach den Umständen des Falles, welche Bremsstrecke noch als

---

88) V.R. 1929, S. 215.

89) In RDK. 1930, S. 185.

90) Die Bezeichnungen Schrecksekunde und Reaktionszeit werden auch häufig als gleichwertig verwechselt.

91) Mitgeteilt bei Lechner, S. 54.

92) Fulle, S. 300.

kürzeste Entfernung erachtet werden kann."[93]) Unter diesen „Umständen" sind die Beschaffenheit der Örtlichkeit und die sonstigen Besonderheiten des Einzelfalles zu verstehen.[94]) Der Begriff wird daher „im wesentlichen Tatfrage sein".[95])

An unübersichtlichen Wegstellen, bei ungünstigen Straßenverhältnissen und bei lebhaftem Verkehr auf der Straße wird daher an den Begriff der kürzesten Entfernung bei plötzlich auftretenden Hindernissen ein anderer Maßstab zu legen sein, als auf freier Strecke, da im ersteren Falle ohnehin — durch § 18 KVO. — das Langsamfahren bereits zur Pflicht gemacht ist und zwar in der Weise, daß das Anhalten auf kürzeste Strecke von vornherein jederzeit möglich sei.

Einen sehr strengen Standpunkt nahm das RG.. in einer Entscheidung vom 26. 10. 12[96]) ein, wonach der Kraftfahrer — der, wie aus den weiterem Inhalt der Entscheidungsgründe hervorgeht, wenigstens auf 20—30 Meter die Straße überblicken konnte, so daß von Unübersichtlichkeit nicht die Rede sein kann — sein Fahrzeug auf 2—3 Meter hätte zum Stehen bringen können sollen, in welchem Abstand vor dem Wagen plötzlich ein Fußgänger über die Straße lief.

Übrigens ist hier, abgesehen davon, daß bei der nach Sachlage als erlaubt anzusehenden höheren Geschwindigkeit ein Anhalten auf so kurze Entfernung als technisch unmöglich angesehen werden muß,[97]) die Einbeziehung des Schreckmoments noch in keiner Weise angedeutet.

Im Gegensatz hiezu hat das Bayer. OstLG.[98]) bei einer Stundengeschwindigkeit von 25—30 Kilometer die Möglichkeit, auf 3 Meter Distanz einen Kraftwagen zum Halten zu bringen, abgelehnt. Das gleiche Gericht hat in einer Entscheidung vom 18. 1. 1927[99]) ausgesprochen, daß unter Umständen ein Bremsweg von 5 Meter noch als kürzeste Entfernung angesehen werden könne.

Aber auch hinter diesen gerichtlichen Fixierungen der kürzesten Entfernung bleiben die tatsächlichen technischen Verhältnisse, wie sie bei dem Durchschnitt der heutigen Kraftfahrzeuge angetroffen werden, noch erheblich zurück.

Jedes Kraftfahrzeug muß nach § 4 KVO. außer mit einer zuverlässigen Lenkvorrichtung und Beleuchtungsanlage mit zwei in ihrer Wirkung voneinander unabhängigen Bremseinrichtungen versehen sein, von denen jede auf die Räder einer Achse oder kreuzweise auf die Räder verschiedener Achsen gleichzeitig einwirkt.

---

[93]) Bayer. OstLG. v. 22. 8. 1927 in DRZ. 1927, 295.
[94]) Fulle, S. 300.
[95]) OLG. Dresden v. 25. 1. 1928 in RDK. 1928, S. 117.
[96]) Recht, 1922 Nr. 3189.
[97]) Wenn auch seinerzeit die Fahrgeschwindigkeit wesentlich hinter der heute üblichen zurückblieb, so bestanden erhebliche Unterschiede auch in der techn. Vollendung der Bremsen.
[98]) Vom 6. 7. 1928 in RDK. 29, 76.
[99]) Jur. Rundsch. 1927, 1511.

Sogenannte Vierradbremsen sind daher noch nicht vorgeschrieben, wenn auch bei modernen Fahrzeugen allgemein üblich.[100]) Sofern es sich um den Unterschied zwischen den beiden Bremssystemen handelt, insbesondere soweit also ältere Fahrzeuge in Frage kommen, ist auch die Bremswirkung und damit der Bremsweg außerordentlich verschieden. Dazu kommt, daß sich die Bremsbeläge innerhalb relativ sehr kurzer Zeit abnützen, wie denn auch die polizeilichen Kontrollen[1]) ein erschreckend ungünstiges Bild von dem allgemeinen Zustand der Bremseinrichtungen ergeben haben, obwohl der Fahrer gemäß § 3 KVO. für ihren guten Zustand verantwortlich ist.

Aber auch bei ausgezeichnet wirksamen Bremsen kann das Abbremsen nicht innerhalb der kurzen Wege bewirkt werden, wie sie den Entscheidungen der meisten Gerichte zugrunde gelegt sind, so daß eine Verurteilung des Fahrers, falls es auf den Gesichtspunkt des Bremsweges ankommt, fast unvermeidlich ist. Immerhin hat z. B. das OLG. Dresden[2]) ausgesprochen, daß „selbst bei einem hochwertigen Fahrzeuge" und einer Geschwindigkeit von 8 Stundenkilometern der Bremsweg „einige Meter beträgt". Nachdem nach der obigen Entscheidung des RG. vom 26. 10. 12 bei wesentlich höherer Geschwindigkeit nur 2–3 Meter Bremsstrecke gefordert wurden, ist gegenüber diesem Dresdener Urteil — 8 Kilometer per Stunde bedeutet Geschwindigkeit eines schnellgehenden Fußgängers — eine wesentliche Veränderung in der Auffassung unverkennbar.

König[3]) hat als Gesamtbremsweg und kürzeste Entfernung errechnet und zwar unter Einschaltung einer Schrecksekunde von der Dauer einer Zeitsekunde: bei einer Stundengeschwindigkeit von 10 Kilometern 3,5 Meter,[4]) bei einer solchen von 20 Kilometern 8 Meter, bei 30 Kilometern 13,5 Meter, bei 40 Kilometern 20 Meter usw.

Die Höhe der von dem Kraftfahrzeug einzuschlagenden Geschwindigkeit soll aber „von den Umständen" abhängen. So hat das RG.[5]) auch für den Fall des Einbiegens in eine andere Straße mag dies auch nicht ausdrücklich in der KVO. „als ein den Kraftfahrer zu langsamem und vorsichtigem Fahren verpflichtender Umstand" erwähnt sein — ausgesprochen, daß ein besonders langsames Tempo, das ein Anhalten auf kürzeste Entfernung gewährleiste, einzuhalten sei. Der Kraftfahrer hat sich an die Straßenkreuzung „heranzutasten".[6])

Besonders aber hinsichtlich der unübersichtlichen oder verkehrsreichen Stellen ist in der Rechtsprechung das Maß der kürzesten

[100]) Etwa seit dem Jahre 1929.

[1]) Vgl. die Veröffentlichungen der Polizeidirektion München vom Jahre 1931 hierüber. Die Polizei kann nach § 35 KVO. jederzeit eine Nachprüfung auf Kosten des Eigentümers veranlassen.

[2]) Vom 15. 1. 29 in RDK. 29, S. 253.

[3]) In seinem Buch „Kraftfahrlehre", S. 15 ff.

[4]) Was sich mit dem Dresdener Urteil v. 15. 1. 1929 durchaus deckt.

[5]) E. vom 12. 8. 1927 in RDK. 1928, S. 59.

[6]) In DAR. 1930, S. 54.

Entfernung außerordentlich knapp bemessen worden. Dieses soll nach dem OLG. Frankfurt vom 17. 3. 27[7]) 2—3 Meter betragen. Demnach „beweist die Einlassung des Kraftfahrers, daß er beim Einbiegen in eine unübersichtliche Seitenstraße höchstens mit einer Geschwindigkeit von 15—20 Kilometern gefahren sei", schon die Annahme übermäßig schnellen Fahrens.[8])

Ebenso kann nach dem Bayer. OstLG.[9]) ein Fahren mit 25 bis 30 Kilometer Geschwindigkeit nicht als langsames Fahren bezeichnet werden, denn bei einer solchen Fahrt lege der Wagen bereits 6,90 bis 8,30 Meter in der Sekunde zurück, obwohl nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichts schon 5,50 Meter in der Sekunde zu viel seien, um auf kürzeste Entfernung anhalten zu können. Es brauche auch der gewandteste Fahrer beim plötzlichen Auftauchen eines Hindernisses mindestens einen starken Bruchteil einer Sekunde, um sich zum Halten entschließen zu können. Daher könne sich in solchen Fällen der Führer auch nicht darauf berufen, daß er die für den Straßenverkehr in geschlossenen Ortsteilen vorgeschriebene Geschwindigkeit (30 Kilomtr.) nicht überschritten habe.[10])

Übrigens stellt das Bayer. OstLG. im Gegensatz zu den obigen Ausführungen über die verschiedenartige Wirkung der Bremsen den Grundsatz auf, daß es nicht „auf die Beschaffenheit des einzelnen Kraftwagens und die persönlichen Eigenschaften des Führers hinsichtlich des Maßes der zulässigen Geschwindigkeit" ankomme. Eine verkehrspolizeiliche Vorschrift von der Art des § 18 Abs. 2 KVO. könne für alle Verkehrsbeteiligten nur einen und denselben Inhalt haben. Eine andere Auffassung würde zu dem Ergebnis führen, daß an derselben Stelle den verschiedenen Fahrzeugen verschiedene Geschwindigkeiten gestattet wären.[11]) So sehr an sich die gleichmäßige Beurteilung sämtlicher Kraftfahrer gerechterweise zu begrüßen ist, so nimmt die angezogene Entscheidung doch auf die durch die technischen Verschiedenheiten bedingten wesentlichen Unterschiede unter den Kraftfahrzeugen zu wenig Rücksicht; man denke nur etwa an eine Gegenüberstellung eines leichten Sportkraftwagens und eines schweren Überlandomnibusses oder gar eines Kraftrades gegenüber diesem Omnibus.

Es gibt aber auch Gerichte[12]) die auf dem Standpunkt stehen, daß die Umstände eines Falles so gelagert sein können, „daß Halten auf kürzeste Entfernung die Bedeutung eines sofortigen Anhaltens gewinnt". Diese Entscheidung läßt also die in jedem Falle mit Notwendigkeit eintretende Weiterbewegung des Fahrzeugs völlig außer Ansatz. Dagegen das Bayer. OstLG.:[13]) „Der Ausdruck: auf kürzeste Entfernung, rechnet ohne weiteres mit einiger Weiterbewegung des Fahrzeugs."

---

[7]) In Verkehrsr. R. 1928, Sp. 479.
[8]) E. vom 7. 2. 1927 in Verkehrsr. R. 1927, Sp. 199.
[9]) E. vom 6. 7. 1928 in HRR. 1929, Nr. 180.
[10]) KG. vom 13. 11. 1929 in RDK. 1929. S. 74.
[11]) Bayer. OstLG. vom 6. 7. 1928 in Verkehrsr. R. 1928, Sp. 536.
[12]) OLG. Darmstadt v. 28. 3. 28 in Mainzer Ztschr., 52. Jahrg. Nr. 9.
[13]) Mitgeteilt bei **Lechner**, S. 233.

Aus der Tatsache, daß der Kraftwagenführer auf einen vor ihm plötzlich zum Halten gekommenen anderen Kraftwagen von hinten überhaupt auffuhr, wurde unmittelbar geschlossen, daß er nicht so langsam gefahren sei, daß er sein Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen konnte.[14])

Übrigens ist die Auslegung der Vorschrift des § 18 Abs. 2 KVO. dahin, daß eine unübersichtliche Wegstelle vorgelegen haben und deshalb langsam gefahren werden müsse — wie die Rechtsprechung im großen Ganzen einheitlich annimmt — in der Literatur keineswegs unbestritten.[15]) Es wird dort die Auffassung vertreten, es sei „eben nicht vorgeschrieben, schlechthin langsam zu fahren, sondern so langsam, daß „das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann". Hienach würden also wiederum, besonders im Gegensatz zum Bayer. OstLG., die individuellen Eigenschaften von Fahrzeug und Fahrer für das Maß der einzuschlagenden Geschwindigkeit maßgebend sein.

III. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs.

a) Im Allgemeinen.

1. Bei der Beurteilung des Ursachenverlaufs im Rahmen der Voraussehbarkeit ist nicht davon auszugehen, was möglicherweise hätte eintreten können, sondern was wirklich eingetreten ist.[16]) Das Wesen der Voraussehbarkeit bei der richterlichen Beurteilung der Tat ist, wie schon früher auseinandergesetzt, Voraussicht der im Verlaufe des Betriebes wirklich auftretenden Ereignisse, wenn auch für den Standpunkt des Führers verlangt werden muß, daß er sich die Frage vorlege, welche Folgen sich aus seinem Handeln möglicherweise ergeben könnten.

Diese Möglichkeit der Voraussicht ist stets abhängig davon, inwieweit der Täter „auf Grund gewöhnlicher Erfahrung bei gehöriger Sorgfalt",[17]) also auf Grund der Fahrkenntnisse des durchschnittlich intelligenten, gesunden und geeigneten Fahrers bei Anwendung der des Kraftfahrers „würdigen", hohen Vorsicht und Aufmerksamkeit den Erfolg voraussehen konnte.

Es kommt jedoch nur darauf an, ob der Täter die Möglichkeit des Erfolgseintritts im allgemeinen vorausberechnen konnte, und wenn dies bei ihm zutraf, so ist es gleichgültig, ob er auch die Einzelheiten des Kausalverlaufs vorauszuberechnen in der Lage war.

Es genügt daher, wenn sich der Täter im Einzelfalle anläßlich der Entwicklung der Dinge während der Fahrt einen Erfolg, so wie er wirklich eingetreten ist, allgemein als Wirkung seines Handelns in concreto vorstellen konnte, während die mitwirkenden, ihm unbekannten Zwischenursachen für die Voraussehbarkeit außer

---

[14]) OLG. Hamburg vom 12. 1. 1928 in RDK. 1928, S. 68.
[15]) So insbesondere Oberländer-Innerlohner, S. 122.
[16]) RG. vom 7. 10. 1927 in RDK. 1928, S. 111.
[17]) RG. Straff. Bd. 54, S. 349.

Ansatz bleiben, sofern sie nur nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung des Kraftfahrers liegen.

Sehr weitgehend ist die Entscheidung des RG. vom 12. 3. 28,[18]) es genüge zur Erfüllung der Voraussetzungen der Vorhersehbarkeit, wenn der Täter das „Schlußergebnis" und dieses nur „in seinen allgemeinen Umrissen" habe voraussehen können. So weit kann jedoch richtigerweise die Verneinung des Erfordernisses der Voraussicht aller Einzelheiten wohl nicht ausgedehnt werden, so daß an Stelle der Forderung wenigstens der Voraussicht der wesentlichen und auch der Zahl nach überwiegenden Bedingungen des Ursachenverlaufs ein ganz allgemeines verschwommenes Bild träte.

In dieser Hinsicht kann auch der folgenden Entscheidung vom 14. 2. 27[19]) nicht beigepflichtet werden, wonach es nicht erforderlich sei, daß der Angeklagte den tatsächlich eingetretenen Verlauf der Dinge als mögliche Folge seines Tuns voraussehen konnte, es genüge vielmehr, wenn als Folge seines Verhaltens überhaupt die Möglichkeit eines Zusammenstoßes und damit die tödliche Verletzung eines seiner Fahrtbegleiter voraussehbar war.

Auch dieser Ausspruch enthält eine Überdehnung des Grundsatzes, daß es auf die Übersehbarkeit aller Einzelheiten, vor allem der Zwischenursachen, nicht ankomme.

Zu beanstanden ist des weiteren eine Entscheidung des KG. vom 12. 5. 28,[20]) in der ausgeführt ist, daß der Fahrer das Auftreten solcher Hindernisse in Betracht ziehen müsse, mit denen er „nach allgemeiner Erfahrung oder den besonderen Umständen als möglich rechnen kann". Als allgemeiner Fahrvorschrift soll diesem Satz nicht widersprochen werden; soweit es sich aber um die Untersuchung eines konkreten Verkehrsunfalls handelt, ist zu bemerken, daß nur nach allgemeiner Erfahrung und den besonderen Umständen, in erster Linie aber den besonderen Umständen im Lichte der allgemeinen Erfahrung, geurteilt werden soll.

Auch die Entscheidung des Bayer. ObstLG. vom 11. 1. 29[21]) schränkt die Gesichtspunkte, auf die es wirklich ankommen sollte, zu sehr ein, wenn sie bestimmt, daß nur im Falle der Herbeiführung des Erfolgs durch Umstände, die „völlig außerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Lebenserfahrung" liegen, der Täter nicht verantwortlich gemacht werden könne.

Es kommt für die Schuldfrage[22]) nicht bloß darauf an, ob der Erfolg durch Umstände veranlaßt wurde, die völlig jenseits allgemeiner Erfahrung liegen, sondern darauf, ob diese besonderen Umstände in ihrer Tragweite als wesentliche Glieder der Kausalreihe von dem Täter erkannt werden konnten oder ob sie mitverantwortet werden müssen, weil sie als Zwischenursachen bei gegebener Voraussicht der wesentlichen Momente das Endergebnis sowohl in tat-

---

[18]) In RDK. 1928, S. 116.
[19]) In RDK. 1928, S. 67.
[20]) In RDK. 1929, S. 287 ff.
[21]) In Verkehrsr. R. 1929, Sp. 165, 166.
[22]) Anders u. U. bei der Kausalität (Adäquanz-Theorie).

sächlicher wie in rechtlicher Hinsicht infolge Geltung der oben entwickelten Grundsätze nicht entscheidend beeinflussen konnten.

Dagegen stellt die Entscheidung des RG. vom 18. 4. 29[23]) die erforderliche Beziehung zum tatsächlich eingetretenen Erfolg wieder her, wenn erklärt wird, daß die Feststellung, der Täter habe allgemein die ihm obliegende Sorgfaltspflicht vernachlässigt und dadurch einen für andere Wegebenutzer gefährlichen — und einen Erfolg allgemein wahrscheinlichmachenden — Zustand geschaffen, nicht genüge, sondern daß zur Fahrlässigkeit weiter gehöre, daß der Täter den (wirklich eingetretenen) Erfolg voraussehen konnte.

Ebenso RG. vom 2. 12. 98,[24]) wonach zum Tatbestand des Vergehens der fahrlässigen Tötung erforderlich sei, daß der Täter durch Anwendung der gewöhnlichen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als mögliche Folge hätte voraussehen können.

Einen beachtenswerten Beitrag zur Frage der Voraussehbarkeit liefert das Urteil des OLG. Dresden vom 27. 11. 29.[25]) Darnach ist der Kraftwagenführer für eine Körperverletzung desjenigen, der sich angesichts des vorschriftswidrigen, ihn bedrohenden Verhaltens des Führers selbst zu Boden wirft und dabei verletzt, verantwortlich zu machen nach dem Satze, daß nicht der spezielle Verlauf in seinen Besonderheiten und Zwischenursachen, sondern vielmehr das Endergebnis in seiner allgemein möglicherweise eintretenden Gestaltung erwartet werden brauche.

Im ganzen läßt sich angesichts der obigen Entscheidungen, wie der sonstigen höchstrichterlichen Spruchpraxis nicht verkennen, daß im Kraftfahrerrecht eine Steigerung der Anforderungen an den Fahrer und eine Neigung, die Voraussehbarkeit noch bei nicht vorhandener Möglichkeit der Voraussicht einer immer größer werdenden Zahl von Zwischenbedingungen und Einzelheiten zu bejahen, zu beobachten ist, die es nicht völlig ungerechtfertigt erscheinen läßt, wenn von manchen Seiten behauptet wird, es würden im Kraftfahrverkehr allmählich Fähigkeiten und Kenntnisse beim Fahrer vermutet, gegenüber denen „der beste Psychologe noch als Stümper" erscheine.[26])

Was noch den Verstoß gegen ein Schutzgesetz bei verschuldeter Verursachung eines Unfalls anbelangt, so ist zwar ein Zusammenhang zwischen Unfall und Verstoß nicht ohne weiteres zu unterstellen,[27]) aber „bei der Unzulänglichkeit menschlicher Erkenntnis reicht ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit aus".[28])

2. Voraussehbarkeit der Zwischenglieder und des konkreten Verlaufs.

Hinsichtlich der Voraussehbarkeit der Zwischenglieder und Einzelheiten und des konkreten Verlaufs haben sich im Laufe der Zeit,

[23]) DAR. 1929, 269, 270.
[24]) RG. Straff. Bd. 3, 208.
[25]) DAR. 1929, Sp. 238.
[26]) Siehe Kleffel in RDK. 1932, Sp. 188.
[27]) RG. vom 29. 11. 1926 in RDK. 1927, S. 35.
[28]) Bei Müller, S. 457.

insbesondere auf Grund der Rechtsprechung, noch folgende Grundsätze entwickelt.

Je nach der Schärfe des menschlichen Erkennungsvermögens überhaupt, nach den Erfahrungen der Fahrpraxis des Kraftfahrers weiterhin im allgemeinen und der Lebens- und Führererfahrung des betreffenden Täters im besonderen läßt sich jeder nach Anfang und Ende bestimmte Kausalitätsverlauf in eine unbegrenzte Zahl immer feinerer und feinerer Zwischenglieder auflösen.[29])

Das Reichsgericht hat ausgeführt, in der Entscheidung in Bd. 6 S. 146 ff., daß für die Frage der Zurechenbarkeit dieser Zwischenglieder zur Schuld deren Voraussehbarkeit nicht vollständig festgestellt zu werden brauche. Es genüge vielmehr, wenn der Kausalverlauf im wesentlichen für den Täter soweit erkennbar war, daß an der geschlossenen Einheit der Kette sich kausalbedingender Ereignisse nicht gezweifelt werden konnte.

Diesem allgemeinen Grundsatz kann wohl die Anerkennung seiner Richtigkeit nicht versagt werden.

Noch weitergehend und im Kraftfahrrecht noch heute gerne angeführt, war schon die Entscheidung vom 18. 2. 89,[30]) wonach „vorhersehbar und deshalb vermeidlich nur das Schlußergebnis in seinen wesentlichen allgemeinen Umrissen" sein müsse. Für die fahrlässiges Tun verbietende Rechtsnorm sei lediglich der allgemeine Rechtsschutz in seiner generellen, gewisse Rechtsgüter in ihrer kategorischen Form umfassenden Absicht von Bedeutung, nicht der besondere Mensch X. mit der gerade ihm zuteil gewordenen besonderen Beschädigung.

Hingegen kann es nicht beanstandet werden, wenn das RG.[31]) ausführt, es dürfe nur dann die Voraussehbarkeit eines eingetretenen Erfolgs verneint werden, wenn festgestellt wird, daß es dem Täter unmöglich gewesen sei, die Vorstellung von der Kausalität seines Tuns zu gewinnen.

Dabei ist nach den Entscheidungen des RG. ein Hauptaugenmerk darauf zu richten, daß es nicht auf die Vorhersehbarkeit des Erfolgs ankomme,[32]) sondern darauf, ob das „konkret eingetretene Ereignis seiner Geltung, bzw. seiner allgemeinen Beschaffenheit nach in die Kategorie der vorhersehbaren Ereignisse" hineinfällt.

„Die Voraussehbarkeit der Gefahr und eines möglichen Schadens braucht sich nicht auf den konkreten Unfall und die Art und Weise, wie es zu diesem gekommen ist, zu beziehen."[33])

Auch nach der Entscheidung des RG. vom 12. 10. 08[34]) ist bei der strafrechtlichen Fahrlässigkeit zwar die Voraussehbarkeit des bestimmten deliktischen Erfolgs, jedoch nicht diejenige der Einzelheiten des konkreten Verlaufs, erforderlich.

---

[29]) RG. Straff. Bd. 6, S. 146 ff.
[30]) RG. Straff. Bd. 19, S. 51 ff.
[31]) RG. Bd. 15, 346 u. Bd. 19, 53.
[32]) RG. a. a. O. 19, 53.
[33]) RG. vom 25. 10. 1906 in JW. 1906, 741.
[34]) RG. Zivilf. Bd. 69, S. 340.

Weiterhin gehört nach einer Entscheidung vom 29. 4. 09[35]) zum Wesen der Fahrlässigkeit nicht die Voraussehbarkeit der konkreten Gestaltung des schädigenden Erfolgs im einzelnen.

Im gleichen Sinne hält sich das Urteil des RG. vom 9. 4. 1915[36]) auf dem Standpunkt, daß die Erkennbarkeit der konkreten Gestaltung des Erfolgs nicht vorauszusetzen sei, wenn nur der schädliche Erfolg im allgemeinen voraussehbar war.

Auch das OLG. Kiel[37]) steht, wenn auch in allgemeinerer Fassung, zu derselben Meinung, wenn es erklärt, daß die Voraussehbarkeit schon dann zu bejahen sei, wenn mit der Möglichkeit des Erfolgseintritts gerechnet werden konnte; das Bewußtsein eines besonderen Grades von Wahrscheinlichkeit sei nicht erforderlich.

Als Ergebnis kann aus diesen Entscheidungen der Satz gefolgert werden, daß dem Täter die Verursachung eines Erfolgs durch Fahrlässigkeit zur Schuld zugerechnet werden muß, wenn ihm auch nicht alle Einzelheiten des Kausalverlaufs erkennbar gewesen sind, sondern wenn er sich im wesentlichen den Gang der Entwicklung bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte richtig vorstellen können und auf diese Weise zur Voraussicht des Endergebnisses gelangt wäre.

Der Täter mußte mit dem Verborgensein von Zwischengliedern in der Reihe der Bedingungen rechnen, deren Wirksamkeit im einzelnen sich ihm erst durch den weiteren tatsächlichen Verlauf offenbaren würde.

Immerhin aber wäre diese Forderung abhängig zu machen davon, daß „sich auch die unbekannten Einzelheiten des konkreten Kausalverlaufs innerhalb des Rahmens der gewöhnlichen Erfahrung halten müssen“. Insoweit muß auch dem Bayer. OstLG. beigepflichtet werden, wenn es ausspricht,[38]) daß „nur mitwirkende Umstände, an die der Täter auch bei der gebotenen Aufmerksamkeit nicht denken konnte, weil sie außerhalb der gewöhnlichen menschlichen Erfahrung liegen, die Voraussehbarkeit ausschließen“.

Doch ist selbst dieses Erfordernis für Zwischenbedingungen von manchen Seiten bestritten. Was aber bei allen Bedingungen für die Bejahung der Schuld anerkannten Rechts ist, muß auch für die Zwischenursachen gelten, denn ihnen einen Rang über die „echten Bedingungen“ hinaus zuzubilligen, hieße die ohnehin weitgehende Strenge des RG. noch übertreiben.

Besonders bemerkenswert ist nun in diesem Zusammenhang aber die Entscheidung des RG. vom 5. 1. 22.[39])

Darnach ist die vom RG. aufgestellte These, daß es nicht auf die Vorhersehbarkeit aller Zwischenursachen ankomme, so zu verstehen, daß die Voraussehbarkeit des Erfolgs durch Zwischenursachen, die nicht vorausberechnet werden konnten, „nicht mit rechtlicher Notwendigkeit ausgeschlossen“ werde, die Voraussehbarkeit des Er-

---

[35]) In JW. 1909, 358 ff.
[36]) In JW. 1915, S. 577.
[37]) Vom 19. 10. 1925 in RDR. 1926, S. 103.
[38]) In JW. 1915, S. 577.
[39]) RG. Straff. 56, 343.

folgs also auch dann angenommen werden k ö n n e, wenn dem Täter nicht alle Einzelheiten des Verlaufs erkennbar gewesen sind. Auf der anderen Seite könne aber auch eine Verursachung durch Fahrlässigkeit dann nicht festgestellt werden, wenn für den Handelnden „auch bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt eine s o l c h e Zwischenursache" nicht vorhersehbar war, bei deren „Ausscheidung aus dem Vorstellungsvermögen des Täters eine sich bis zum Erfolg erstreckende Voraussehbarkeit nicht mehr angenommen" werden könnte.

Eine derart nicht mehr voraussehbare Zwischenursache wird sich jedoch in aller Regel als eine „Vorbedingung einer Bedingung[40]) nur sehr schwer von der echten Bedingung des Erfolgs unterscheiden lassen, deren mangelnde Voraussehbarkeit schon nach den allgemeinen Grundsätzen des Strafrechts genügt, um die Fahrlässigkeit des Tuns zu verneinen.

Die obige Entscheidung vom 5. 1. 22 enthält ersichtlich eine wesentliche Einschränkung des in den früher erwähnten Urteilen zutage tretenden Grundsatzes, daß die Voraussehbarkeit aller Einzelheiten des konkreten Kausalverlaufs nicht erforderlich sei.

3. Der „Zeitpunkt der Voraussehbarkeit".

Eingeschaltet möge hier eine Erörterung über den Zeitpunkt, in dem die Vorhersehbarkeit gegeben sein muß, werden. Dies braucht nach der Rechtsprechung nicht unmittelbar vor der den Erfolg verursachenden Handlung der Fall zu sein.

Im Sinne dieser Forderung, daß die Vorhersehbarkeit nicht durchaus im Zeitpunkt des unmittelbar bevorstehenden Erfolgs gegeben sein müsse, sondern daß die Vernachlässigung der gebotenen Sorgfalt hinsichtlich der Möglichkeit, einen Erfolg vorauszusehen, auch schon dann vorliege, wenn vor Eintritt der akuten Gefahr gewisse gefahrdrohende Umstände nicht oder nicht rechtzeitig beachtet werden, hat das OLG. Dresden[41]) festgestellt, es komme nicht nur darauf an, ob der Kraftfahrzeugführer im letzten Augenblick der Gefahr die erforderliche Sorgfalt beobachtet. Der Verletzte war in diesem Falle unmittelbar vor dem Überfahrenwerden erst im Lichtkegel der Scheinwerfer aufgetaucht, der Fahrer hatte sofort gebremst; es wäre aber hier nach OLG. Dresden von der Vorderinstanz nachzuprüfen gewesen, ob der Führer nicht schon früher bei gehöriger Vorsicht in der Lage gewesen wäre, die Anwesenheit eines Fußgängers auf dem nicht erleuchteten Teil der Straße festzustellen.

Es soll eben für die Beurteilung des Verhaltens eines Führers nicht „der Zeitpunkt maßgebend sein, in dem sich ihm das Hindernis unerwartet entgegenstellt",[42]) sondern es soll auf die Wahrung pflichtgemäß hoher Aufmerksamkeit und Einsicht „während des Heranfahrens" ankommen.

---

[40]) Siehe F r a n k, S.

[41]) E. vom 26. 10. 1928 in OLG. Straff. 158, 28.

[42]) RG. vom 6. 5. 1929 in DRZ. 1929, II, Sp. 249.

Zeitpunkt bei Ermüdung. Versetzt sich jemand in eine Lage oder in einen Zustand, der die Wirksamkeit seines gewöhnlichen und den Anforderungen des Kraftverkehrs sonst entsprechenden Tuns wesentlich beeinträchtigt, indem er sich betrinkt oder bei Durchführung seiner Fahrten die individuellen Grenzen seiner Leistungsfähigkeit bewußt oder fahrlässig überschreitet, sich übermüdet usw., so muß er auch die Setzung von Bedingungen, die er auf diese Weise in einem seine freie Willensbestimmung ausschließenden oder wesentlich beeinträchtigenden Zustand veranlaßt, gegen sich gelten lassen bzw. darf er mit einer Berücksichtigung bei der Strafzumessung nicht rechnen.

Wenn auch diese Einstellung der Gerichte durch das überwiegende Interesse der Allgemeinheit gerechtfertigt erscheinen mag, so kann im Einzelfall in einer strikten Durchführung dieses Grundsatzes doch eine große Härte liegen, da das Berufsleben besonders in heutiger Krisenzeit oft zu Überanstrengungen zwingt.

Im einzelnen ergibt bezüglich des Moments der Ermüdung die Rechtsprechung folgendes: Ausgegangen kann von der Entscheidung des RG. vom 8. 3. 92[43]) werden, wonach es nicht darauf ankomme, ob der Täter im Augenblicke des Erfolgseintritts handlungsfähig war, sondern darauf, ob seine Zurechnungsfähigkeit zur Zeit der Vornahme der Handlung, die den Erfolg herbeigeführt hat, gegeben war. Darnach handelte der Angeklagte bereits in Hinsicht auf den späteren Erfolg des Überfahrens eines Menschen schuldhaft, als er sich durch Betrinken in den gefährdenden Zustand versetzte.

Unterm 17. 12. 14 entschied das RG.,[44]) der Kraftfahrer verletze die gebotene Sorgfalt, wenn er trotz der mit einer langen Fahrt verbundenen Abspannung und Erschlaffung der Nerven die Fahrt fortsetze.

Interessant ist die Entscheidung vom 17. 12. 25,[45]) in der das RG. es als entschuldigende Ausschließung freier Willensbestimmung offenbar billigen würde, wenn der Täter plötzlich vom Schlaf „übermannt" worden wäre, also trotz der ihm bewußten, bereits eingetretenen Ermüdung der Gefahr, vom Schlaf überfallen zu werden, sich gewachsen fühlen durfte. Das RG. führt in diesem Sonderfall aus, der hier den Unfall mitverursachende Schlaf sei „selbstverschuldet" gewesen, weil der Täter einnickte und in Schlaf geriet und dann trotz des allmählichen Bewußtwerdens, daß er infolge seiner Ermüdung bald zur Weiterführung des Wagens nicht mehr imstande sein werde, — also obwohl er es bemerken mußte, daß ihn die Müdigkeit „überkäme", — den Wagen weiterführte und dadurch den Erfolg verursachte. Ob in dem Nicht-gegen-den-Schlaf-Ankämpfen die zum Erfolg führende Vernachlässigung der gebotenen Sorgfalt zu erblicken sein soll, oder ob die Verursachung in der schuldhaften Fortführung der Fahrt trotz Erkenntnis der Ermüdung als einer weit vorgeschrittenen zu erblicken ist, darauf soll es

[43]) RG. Strafs., Bd. 22, 413.
[44]) In JW. 1915, S. 275.
[45]) In RDK. 1926, S. 25.

für die Lösung des Problems der Verschuldung bei Ermüdung offenbar ankommen.

Es ist demnach wesentlich nicht nur darauf abzustellen, ob der Täter die Fahrt schon in übermüdetem oder betrunkenem Zustand angetreten hat und dann das Verschulden darin erblickt wird, daß er, wissend, daß er noch fahren müsse, dennoch getrunken bzw. sich überanstrengt und also in einen Zustand versetzt hat, der ihm, falls es wirklich zum Unfall kommt, so angerechnet wird, als habe er die gebotene Sorgfalt zur Zeit der Tat vernachlässigt und hierdurch den Unfall verursacht, sondern es soll darauf abgestellt werden, ob er bei Antritt der Fahrt immerhin noch imstande gewesen ist, „einzusehen, daß er in seinem angetrunkenen und übernächtigen Zustande seine Pflichten als Führer nicht erfüllen und das Auto nicht in gerader Richtung halten könne".[46])

Von der Erwägung, daß dem Kraftfahrer immerhin, falls in erster Linie seine Ermüdung als Ursache in Betracht kommt, diese Ermüdung bewußt geworden sein muß, und daß er dann nicht fahrlässig handelte, wenn er nach Sachlage sich „trotz seiner Übermüdung noch für leistungsfähig genug halten" durfte, wird auch das Urteil des RG. vom 15. 10. 29[47]) geleitet. May[48]) führt aus, daß „Unfälle, die auf eine Übermüdung des Fahrers zurückzuführen sind, leider keine Seltenheit, ja viel häufiger sind, als allgemein bekannt ist, schon deswegen, weil häufig der Führer sein Leben dabei lassen mußte. May verlangt vom Führer ebenfalls den Entschluß, bei ihm bemerkbaren Anzeichen von Ermüdung das Fahren unbedingt einzustellen, verweist aber richtig darauf, daß — im Anschluß an Ausführungen Bezolds[49]) über die Gesetze zum Schutz der menschlichen Arbeitskraft — dem Berufsfahrer häufig die Möglichkeit hiezu durch Unvernunft des Dienstherrn, der übermäßige Anforderungen bezüglich der Arbeitszeit stelle, genommen sei.

4. Voraussehbarkeit eines entfernten Erfolgs und des Heilverlaufs.

Der Erfolg kann ein solcher sein, daß er selbst bei Anwendung höchster Gewissenhaftigkeit nicht in der eingetretenen Weise erwartet werden konnte, und zwar kann dieser Erfolg durch eine oder sogar eine Reihe von Bedingungen bewirkt oder mitverursacht worden sein, die alle als besonders selten vorkommend, ja absurd bezeichnet werden müssen, obwohl — wenigstens nach der herrschenden Bedingungstheorie — an ihrer Kausalität hinsichtlich des Erfolgs nicht gezweifelt werden kann. Derartige Bedingungen werden in der Regel auch zu einem nicht voraussehbaren, weil zu entfernt liegenden Erfolg führen, obgleich weiterhin auch die Möglichkeit

---

[46]) RG. vom 15. 3. 1928 in RDK. 1928, S. 116.

[47]) In DAR. 1929, Sp. 431, das hier eine unerwartet milde Auffassung bekundet.

[48]) In DAR. 1928: „Unfallhaftung bei Ermüdung des Kraftwagenführers" Sp. 291 ff.

[49]) In DAR. 1928, Nr. 7 u. 8.

besteht, daß an sich nicht besonders abnorme und wohl ersichtliche Bedingungen einmal einen Erfolg herbeiführen, an den niemand denken konnte. Freilich werden sich in diesem Falle wohl in aller Regel Zwischenbedingungen in der Kausalreihe versteckt halten, die nicht zu berechnen waren, während für den Erfolg — da Ersichtlichkeit aller Einzelheiten nicht erforderlich ist — trotzdem gehaftet werden muß. Es gilt in diesen Fällen als allgemeiner Grundsatz, daß entfernte Wirkungen dann nicht voraussehbar sind, wenn ihr Eintritt „außerhalb des Bereiches erfahrungsmäßiger Vorstellungen" liegt, demnach wenn sie den Erfahrungen des normal einsichtigen und gewissenhaften Kraftfahrers allgemein widersprechen, „außergewöhnliche Fälle [50]) sind.

Es ist aber daran festzuhalten, daß nur der konkrete, nicht der abstrakte Erfolg, nicht das somit, was möglicherweise hätte eintreten können, sondern das, was wirklich eingetreten ist, bei der richterlichen Beurteilung des Kausalverlaufs und seiner Voraussehbarkeit zugrunde gelegt werden muß. [51])

In früheren Entscheidungen hat das RG. bei Fahrlässigkeitsdelikten auch den Erfolg in seinem ganzen kausalen Verlaufe dahin geprüft, ob er im Rahmen der täglichen Lebenserfahrung liege und es hat nach dieser Einstellung die Voraussehbarkeit von entfernten „Erfolgen" und Zwischenfällen während des Heilungsvorgangs beim Verletzten verneint. Es hat, falls bei normalen Heilungsprozessen Lebensgefahr nicht bestand und nur infolge von Umständen, die ganz gegen die gewöhnliche Erfahrung verstießen, z. B. bei Herbeiführung des Todes des Verletzten durch eine Chloroformnarkose, die Vorhersehbarkeit mit Recht abgelehnt [52]) mit der Begründung, daß „vom subjektiven Standpunkt der Voraussehbarkeit dieser Verlauf ein ungewöhnlicher, außerhalb des Rahmens der täglichen Erfahrung liegender" und daher nicht voraussehbarer sei. Aber dieser richtige Grundsatz wurde, wenigstens in den Kraftfahrer-Strafsachen, im Laufe der Zeit umgebogen und zwar auf dem Wege, daß zwar nach wie vor die allgemeine Voraussehbarkeit des Erfolgs erforderlich sei, [53]) daß es aber „ein allgemeiner Erfahrungssatz sei, daß körperliche Verletzungen durch den Hinzutritt besonders ungünstiger, in der Person des Verletzten oder seiner Umgebung wirksamer Umstände, etwa durch eine besondere Körperbeschaffenheit des Verletzten" (Blutereigenschaft, abnorm dünne Schädeldecke, Herzschwäche, Infektion mit nachfolgender allgemeiner Sepsis), zum Tode führen könnten. [54])

Ebensogut hätte sich aber auch die Entscheidung vom 16. 11. 96 auf den Standpunkt stellen können, daß es als allgemein bekannter Satz gelte, daß bei Narkosen die Möglichkeit des Todeseintritts besteht. Die letztere Entscheidung aber wollte gerade solche fernliegenden Möglichkeiten richtigerweise deshalb ausschalten, weil sie

[50]) RG. vom 14. 11. 1916.
[51]) RG. vom 16. 11. 1896 in RG. Straff. Bd. 29, 219 ff.
[52]) E. vom 16. 11. 1896.
[53]) RG. Straff. Bd. 54, 349 ff. u. JW. 1920, S. 836.
[54]) RG. in siehe E. vom 7. 10. 1927 bei RDK. 1928, S. 111.

sich der Beurteilung des Täters im Moment der Tat völlig entziehen. Auf die letzteren Möglichkeiten aber, die mit der Tat unmittelbar zusammenhängen und so erkennbar sind, daß sie das Handeln des Täters mitzubestimmen vermögen, sollte es für die Frage der Voraussehbarkeit solcher entfernter Besonderheiten allein ankommen.[55])

In einem ähnlichen Falle war ein Fahrgast — noch dazu ein jugendlicher Lehrling — bei einem Zusammenstoß durch einen Glassplitter der zertrümmerten Windschutzscheibe an sich ungefährlich verletzt worden; es trat aber infolge einer Infektion — verhältnismäßig spät — Blutvergiftung ein, welcher der Autoinsasse erlag. Das RG. hat auch in diesem Falle die Voraussehbarkeit sowohl der Infektion wie der Todesfolge bejaht. Wenn man den allgemeinen Sprachgebrauch zur weiteren Untersuchung heranzieht, so wird man richtigerweise nur zu dem Ergebnis kommen können, daß der Fahrer, der den Verkehrsunfall verursachte, sich höchstens ein Bild von den Ursachen und Wirkungen des Zusammenpralls der beiden Fahrzeuge bis zum Ruhen der in Bewegung gesetzten Kräfte und Hebelwirkungen machen konnte.

Dies liegt allenfalls innerhalb des Rahmens des menschlichen Erkennungs- und Schlußfolgerungsvermögens, wobei es bereits zweifelhaft ist, ob man bei der meist enormen Geschwindigkeit des Ablaufs der Ereignisse beim Fahren noch allgemein beim Kraftfahrer eine so bedeutende Kombinationsfähigkeit, besonders wenn sie der Erfahrung des gewöhnlichen Lebens entsprechen soll, vorauszusetzen vermag. Es wird in Wirklichkeit außerordentlich viel als voraussehbar vom Kraftfahrer verlangt; im obigen Fall wußte er z. B. möglicherweise überhaupt nicht, daß auf der anderen Seite ein weiterer Insasse als der andere Führer vorhanden war — der Wagen war vielleicht „geschlossen", er mußte das Vorhandensein dieses Insassen also voraussehen, mußte weiter das Vorhandensein einer Windschutzscheibe, daß diese Scheibe aus splitterndem, nicht etwa[56]) aus splitterfreiem Glase sein könne, voraussehen, weiter vorausberechnen, daß Splitter unter Verletzung dieses Insassen abspringen können usw. — jedenfalls, bis zur Infektion und deren Folgen, die wiederum geradezu medizinische Kenntnisse voraussetzen, ist ein unendlich weiter Weg.[57])

Das alles soll vom Kraftfahrer — nebst den zahlreichen anderen, sich beim Zusammenstoß ereignenden und die Aufmerksamkeit des Führers beanspruchenden Momenten im Augenblick übersehen werden können.

Wenn man schon aus opportunen Gründen eine Verurteilung im Umfange des ganzen später eingetretenen Erfolges vertreten zu müssen glaubt, — was schließlich im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und der übergeordneten Interessen der Allgemeinheit nicht, wenigstens nicht ohne weiteres, abzulehnen wäre — so sollte es eben durch klare Herausstellung des Prinzips der strafrechtlichen

[55]) Siehe RG. vom 7. 10. 1928 in Recht 1928, Nr. 183.
[56]) Wie bei allen besseren, insbesondere den modernen Wagen.
[57]) Siehe Müller, S. 254.

Erfolgshaftung geschehen, jedoch nicht im Wege der juristischen Konstruktion eines Voraussehbarkeitsbegriffes, der der Grundlagen der Erfüllbarkeit völlig entbehrt.

5. Voraussehbarkeit der Folgen unverständigen Tuns.

Wurde oben die grundsätzliche Frage erörtert, inwieweit der Führer mit unverständigem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechnen müsse, so soll im folgenden untersucht werden, welche weiteren Abwicklungen und Wirkungen unverständigen Verhaltens der Kraftfahrer vorauszusehen habe.

Soweit es sich um einen entfernt liegenden Enderfolg handelt, ist dieser im allgemeinen nach den Grundsätzen über die Beurteilung entfernter Möglichkeiten des Erfolgs zu untersuchen. (S. 117ff.)

Dabei ist aber für die hier in Betracht kommenden Fälle zu berücksichtigen, daß sie eine besondere Behandlung verdienen, weil die Voraussicht des entfernten Erfolgs noch besonders dadurch erschwert war, daß bei unverständigem Verhalten anderer Wegebenutzer[58]) ein noch dazu wenig wahrscheinlicher Erfolg vorausberechnet werden mußte, sich also eine doppelte Erschwerung der Gesamtaufgabe des Führers ergab.

Aber auch in den Fällen, in denen die Folgen unverständigen Verhaltens sich nicht gerade als entfernte charakterisieren — man könnte allerdings den Standpunkt einnehmen, daß beim Dazwischentreten unvernünftigen Handelns des Gegners immer die Erkennbarkeit des Kausalverlaufs eine schwierige und daher der Erfolg bereits ein schlechthin entfernter, im Sinne von fern der allgemeinen Erfahrung liegender und nicht mehr kontrollierbarer sei — auch in solchen Fällen sollte jedenfalls dem Fahrer eine besondere Milderung bei der Schuldbemessung und Strafzumessung nicht versagt werden.

Es haben sich nach Rechtsprechung und Literatur folgende maßgebende Linien ergeben:

Allgemein scheint sich der Grundsatz herausgebildet zu haben, daß der Fahrer, sofern das von der Gegenseite gezeigte unverständige Verhalten ein dem Grade nach solches war, daß der Führer damit rechnen mußte, auch die Folgen solchen Verhaltens, selbst wenn sie entfernte und selten eintretende Wirkungen zeitigten, in Rechnung zu stellen und zu erkennen hat.

Von diesen Fällen zu unterscheiden sind aber diejenigen, in welchen der Fahrer von vornherein fahrlässig handelnd auftritt und der andere Verkehrsteilnehmer in Erkenntnis des ihn gefährdenden Verhaltens des Kraftwagenführers eine Kopflosigkeit begeht. In letzteren Fällen wird die Haftung dem Führer ohne weiteres, auch wenn der andere noch so unvernünftig handelte, zugeschrieben, so in der Entscheidung des RG. vom 22. 4. 26.[59])

Hier wurde in den Gründen festgestellt, daß der Fahrer viel zu schnell und unvorsichtig herangefahren sei und gefordert, daß

[58]) Im weiteren Sinn, nicht nach KVO.
[59]) In RDK. 1926, S. 83.

demgegenüber der Kopflosigkeit des Getöteten, der sich durch einen Sprung statt aus der Richtung des Wagens in diese zu retten versuchte, keine wesentliche Bedeutung zuzumessen sei.

Zur Berechnung der Folgen unverständigen Verhaltens gehört es auch, wenn sich jemand, vom Fahrer durch vorschriftswidriges Fahren in Gefahr gebracht, selbst und zwar ohne Not hinwirft und dabei Verletzungen erleidet. Der Fahrer hat, wie schon oben erwähnt, diese Folgen zu vertreten, denn es entspricht „der gewöhnlichen Erfahrung, daß in Lebensgefahr geratene Menschen Abwehrmaßnahmen treffen, die unter Umständen für sie selbst gewisse Schäden mit sich bringen". [60])

War das Verhalten des anderen ohne Vorliegen von Fahrlässigkeit des Führers ein nach den früher entwickelnden Grundsätzen „vorhersehbar unverständiges", so muß der Kraftfahrer immer noch mit besonderen Folgen dieses unverständigen Handelns rechnen; er muß beachten, daß man von ihm fordert, daß er die Folgen trotz des beiderseitigen Erschreckens noch richtiger beurteilt, sich rascher faßt als der andere und er muß vorhersehen, daß der andere in seinem plötzlichen Erschrecken verkehrt handelt. [61])

War der Verletzte jedoch nicht bedroht, hat er dies vielmehr selbst fahrlässig angenommen, so wird man die Erkennbarkeit der Folgen des sich Hinwerfens und die Haftung nach dem Grundsatz, daß der Fahrer immerhin mit einem unsinnigen, ganz unverständlichen Verhalten anderer nicht zu rechnen brauche, ablehnen müssen.

Von einiger Wichtigkeit ist übrigens nach der Entscheidung des RG. vom 28. 3. 29 [62]) auch der Umstand, daß Kraftwagen und Verletzter (Fußgänger) auf die Benutzung desselben Straßenteils angewiesen sind. Man wird in letzterem Falle die Anwendung größerer Strenge allgemein billigen müssen.

b) Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs im besonderen.

I. Gemeinsame Gesichtspunkte:

1. Bezüglich der Wirkungen der Warnungszeichen.

Zur Beurteilung des voraussichtlichen Kausalverlaufs gehört auch die Frage der Wirkung des Hupens auf Fußgänger und „Wegebenutzer", besonders soweit sie, erschreckt statt gewarnt, verkehrt handeln. War das Hupen ein vorschriftswidriges, den Umständen nach allzu lautes, zu spätes, wurde bei mehr oder minder geräuschlosem Heranfahren (besonders amerikanische Wagen, überhaupt große Wagen) plötzlich kurz vor dem anderen Verkehrsteilnehmer gehupt usw., so haftet der Führer ohne weiteres nach dem Grundsatz, daß er die Folgen unverständigen Tuns zu verantworten hat,

---

[60]) OLG. Dresden vom 27. 11. 1928 in GAR. 1929, Sp. 238.
[61]) RG. Strafs. Bd. 61, 121.
[62]) In DRZ. 1929 II, S. 234.

wenn er selbst fahrlässig gehandelt hat; er hat auch dann aufzukommen, wenn er nur mit dem Auftreten schlechthin unverständigen Verhaltens zu rechnen hatte, denn er muß jetzt in der Lage sein, sich auch auf die mutmaßlichen Folgen sehr unverständigen, erschreckten Verhaltens einzurichten.

§ 19 KVO. enthält das Gebot, andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig durch deutliche Hupenzeichen zu warnen, falls sie durch das Herannahen des Kraftfahrzeugs gefährdet werden. Nach den früheren Vorschriften[63]) mußte der Führer überall dort, wo es die Sicherheit des Verkehrs „erforderte", durch Warnungszeichen „auf das Nahen des Kraftfahrzeugs" aufmerksam machen. Da die Gerichte der Frage, ob vor einem Verkehrsunfall Hupenzeichen gegeben worden waren, übergroße Bedeutung beilegten,[64]) so bürgerte sich besonders in den Großstädten eine lästige Übertreibung des Hupens ein und dies war nach der Begründung[65]) die Veranlassung für die Änderung, die als „Abschwächung des bisherigen Zustandes" bezeichnet wird.[66]) Nach den früheren Vorschriften war das Abgeben von Warnungszeichen an unübersichtlichen Stellen und an Straßenkreuzungen hienach erforderlich,[67]) ohne Rücksicht darauf, ob eine konkrete Gefährdung von Wegebenutzern oder Fußgängern gegeben sein konnte oder nicht;[68]) eine solche wurde vielmehr vermutet. Heute ist das Zeichen inbezug auf bestimmte, bereits wahrgenommene Verkehrsbeteiligte abzugeben und auch nur dann, wenn sie konkret gefährdet sind, also mit ihrem plötzlichen Hereinspringen usw. nach Sachlage gerechnet werden muß.

Die neue Vorschrift hat auch wesentliche Nachteile, eben wegen der Unmöglichkeit für den Fahrer, manchmal an unübersichtlichen Stellen rechtzeitig das Vorhandensein von Verkehrsteilnehmern erkennen zu können. Es stehen z. B. unmittelbar hinter einer scharfen Rechtskurve Personen auf enger Straße; sie sind gefährdet, selbst wenn sie sich nicht mitten auf der Straße aufhalten. Es kommt hier auch auf die Größe des Kraftfahrzeugs an. Die Polizeiorgane haben nach Erlaß der neuen Vorschrift häufig ihr Augenmerk darauf gerichtet, ob an Straßenkreuzungen und Biegungen ohne weiteres gehupt wurde und das hat dann zu Strafmandaten geführt; aber die gute Wirkung des Hupens nach den früheren Vorschriften war stets zu beobachten, dem Kraftfahrer nicht Sichtbare waren gewarnt und dem Bedürfnis, Mißbräuchen entgegenzutreten, wäre durch die begrüßenswerte weitere neue Vorschrift,[69]) die das Abgeben von Warnungszeichen lediglich zu dem Zweck, „dem Kraftfahrzeug ein schnelleres Fortkommen zu ermöglichen", verbietet, allein schon Rechnung getragen worden. So mußte beim Überholen bisher der andere Wegebenutzer gewarnt werden, während dies jetzt nur der Fall ist, wenn er positiv bereits gefährdet

[63]) Änderung vom 10. 5. 1932.
[64]) Müller, S. 689.
[65]) Begründung des amtl. Entwurfs d. Änderung (VO. v. 10. 5. 32).
[66]) Müller, S. 700.
[67]) Lechner, S. 239.
[68]) Fulle, S. 504.
[69]) In § 19 KVO.

ist, also bei nicht genügender Straßenbreite usw. als gefährdet vom Überholenden angesehen werden muß.

Es kann aber sein, daß im Moment des Überholens das andere Fahrzeug einmal, um einem Schlagloch oder größeren Stein auszuweichen, weiter nach links fährt, wobei der Führer sich mit Recht[70]) darauf verläßt, daß kein anderes Fahrzeug von hinten nachkommt. Die alte Vorschrift zeitigte hier klare Verhältnisse und vermied offenbar generell Gefährdungen.

Im einzelnen gilt nach der Rechtsprechung folgendes: Es ist davon auszugehen, daß der Kraftfahrer gegenüber Fußgängern usw. so rechtzeitig Warnungszeichen abzugeben hat, daß diese sich auf die Vorüberfahrt des Wagens vorbereiten können.

Es fragt sich nun, ob der Kraftfahrer sich darauf verlassen kann daß seine Zeichen richtig oder überhaupt verstanden werden oder, ob er solange nicht mit der Tatsache, gehört worden zu sein, rechnen darf, bis der andere nicht durch sein Verhalten zu erkennen gibt, daß er das Zeichen gehört hat.

Das Reichsgericht hat in seiner Entscheidung vom 5. 4. 27[71]) ausgesprochen, der Kraftfahrer habe die Pflicht gehabt, drei Fußgänger, die sich vor dem Wagen des Täters auf der falschen Straßenseite befanden, zur Freigabe der vorschriftsmäßig von dem Wagen zu benützenden Fahrbahn zu veranlassen, nötigenfalls unter Anhalten; er hätte erst weiterfahren dürfen, nachdem sie sich aus der Fahrbahn entfernt hätten oder der Fahrer die zweifelsfreie Überzeugung erlangt hätte, daß sie ihn vorbeifahren lassen wollten.

Ferner sei es, da der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten der am Verkehr beteiligten Personen rechnen müsse, namentlich geboten, die möglichen Folgen ins Auge zu fassen, wenn der Fahrer wahrnimmt, daß seine Warnungszeichen von im Gefahrenbereich befindlichen Personen nicht aufgenommen werden.[72])

Es ist daher nicht zu billigen, wenn man annimmt, der Fahrer brauche, so er nur rechtzeitig und ausreichend Hupenzeichen gegeben hat, seine Fahrgeschwindigkeit beim Heranfahren an andere Wegebenutzer keinesfalls zu ermäßigen. Das Reichsgericht hat übrigens eine Fahrlässigkeit wesentlichen Grades schon in dem „Vorbeirasen“ an anderen erblickt.

In der Entscheidung vom 6. 2. 31[73]) ist ausgeführt, daß der Kraftfahrer damit, daß auf ein gegebenes Warnungszeichen ein sachgemäßes Tun des anderen folge, nur rechnen dürfe, wenn er erkannt hat, daß das Zeichen gehört und aufgenommen wurde und er aus dem Verhalten des anderen entnehmen durfte, daß sich dieser auch weiterhin verständig bewegen werde.

Einen anderen Standpunkt nimmt allerdings das OLG. Hamburg[74]) ein, wonach nur jemand gewarnt zu werden brauche, der die Gefahr noch nicht erkannt hat.

---

[70]) Wenigstens nach der bisher gerechtfertigten Auffassung.
[71]) In RDK. 1928, S. 160.
[72]) RG. vom 18. 11. 1927 in RDK. 1928, 48.
[73]) In DAR. 1931, Sp. 201.
[74]) In der E. vom 12. 1. 1928 bei RDK. 1928, S. 75.

Bei Personen, die, auf der Straße befindlich, das Herannahen des Kraftwagens schon bemerkt haben und kopflos hin und her zu laufen beginnen, ist anzunehmen, daß sie durch ein „dröhnendes Hupenzeichen" erst recht aus der Fassung gebracht werden. [75])

Überhaupt muß mit einem planlosen Handeln der durch das plötzlich in unmittelbarer Nähe ertönende Hupensignal überraschten Fußgänger oder Radfahrer usw. gerechnet werden. [76])

2. Bezüglich des Vorfahrtsrechts.

Ereignen sich an Straßenkreuzungen oder Einmündungen von Wegen Verkehrsunfälle zwischen Wegebenutzern, so spitzt sich die Untersuchung, wer die Schuld daran trage, nicht selten auf die Frage zu, wem das Vorfahrtrecht zustand. Grundsätzlich hat „die Vorfahrt" das Fahrzeug, das sich auf einem Hauptverkehrsweg bewegt, während das andere sich auf einem „Seitenweg" nähert; [77]) im übrigen hat das von rechts kommende die Vorfahrt (§ 24 KVO.).

„Das Vorfahrtrecht ist kein unbedingtes." [78]) Ist das von rechts kommende Fahrzeug noch in großer Entfernung oder fährt es so langsam, daß mit einem gefahrlosen Vorbeikommen des von links eintreffenden bei „normalem Verlauf der Dinge" [79]) noch gerechnet werden kann, so besteht ein Vorfahrtrecht des rechts kommenden Wagens nicht. Strenger OLG. Breslau, [80]) wonach im letzteren Fall „die Möglichkeit eines Zusammenstoßes ausgeschlossen sein muß". Man sollte meinen, daß die Vorfahrt zur Voraussetzung hat, daß beide Fahrzeuge ungefähr gleichzeitig am Kreuzungspunkt ankommen, so daß bei Nichteinräumung des Rechts der Vorfahrt durch das zu deren Gestattung verpflichtete Fahrzeug es zu einem Zusammenstoß kommen würde. [81]) Freilich kommt es „nicht allein auf die Entfernung der Fahrzeuge vom Schnittpunkt, sondern auch auf die beiderseitige Fahrgeschwindigkeit an". [82])

Anders das Reichsgericht. Nach seinem Urteil vom 8. 7. 29 [83]) hängt das Vorfahrtrecht nicht davon ab, daß die beiden Fahrzeuge gleichzeitig oder auch nur annähernd gleichzeitig am Schnittpunkt anlangen. Es hinge sonst bei der Schnelligkeit im Verkehr der Kraftfahrzeuge von einem Zufall ab, ob es zu einem Zusammenstoß kommt oder nicht. Vielmehr dürfe der nicht vorfahrtberechtigte

[75]) OLG. Hamburg vom 13. 10. 1914 in Samml. OLG. Bd. 34, 146.

[76]) OLG. Königsberg v. 11. 10. 1923 bei Isaac-Sieburg, 236.

[77]) Maikowsky hält in „Über das Vorfahrtrecht" in DAR. 1930, Sp. 189, die Einteilung in Hauptverkehrsweg und Seitenweg für „unglücklich", weil für den Fahrer der Unterschied nicht erkenntlich sei. Die meisten Straßen sind jedoch als solche erster oder zweiter Ordnung durch Tafeln (ein- bzw. zwei sich überschneidende Rechtecke) gekennzeichnet.

[78]) Fulle, S. 488.

[79]) RG. vom 6. 2. 1928 in RDK. 1928, 69.

[80]) Vom 5. 2. 1928 in RDK. 1929, 389.

[81]) OLG. Dresden v. 7. 3. 1928 in L. Z. 1928, 1274; Bayer. OstLG. vom 8. 1. 1929 in JW. 1929, 2060.

[82]) Bayer. OstLG. vom 8. 1. 1929 in JW. 1929, 2060.

[83]) In JW. 1929, S. 2817.

Fahrer nur dann vorfahren, wenn er sich darauf verlassen kann, daß er die Kreuzung überquert haben werde, bis der andere den Schnittpunkt der Fahrtlinien erreicht hat. Daß der zur Vorfahrt nicht Berechtigte den anderen nicht gefährden dürfe, dieser Ansicht sind auch diejenigen Gerichte, welche die anderen oben erwähnten Entscheidungen gefällt haben. Bis zur Grenze der Gefährdung geht ohne Streit in der Wissenschaft das Vorfahrtrecht immer. Aber das ganze Bild würde ja zum Zerrbild, wenn man nicht voraussetzte, daß beide Fahrzeuge annähernd gleichzeitig im Kreuzungspunkt ankommen müßten, denn mangels dieser Voraussetzung liegt ja ein Fall, der die Vorfahrt zum Problem erhebt, überhaupt nicht vor. Daß ein kleiner Vorsprung,[84]) den das nichtberechtigte Fahrzeug vor dem anderen hat, dessen Vorfahrt nicht aufhebt, wird niemand bestreiten. Grundsatz bleibt eben: Der nicht Vorfahrtberechtigte hat jede Gefährdung des Berechtigten zu vermeiden. Selten werden beide Fahrzeuge die gleiche Geschwindigkeit haben, so daß diese für die Frage, wer zuerst ankommt, von größter Bedeutung ist, denn sie beeinflußt in hohem Maße das Zuerstankommen. Letzteres ist das Produkt aus Wegstrecke mal Geschwindigkeit, so daß bei längerer Entfernung aber größerer Geschwindigkeit das eine Fahrzeug früher im Schnittpunkt der Fahrlinien ankommen wird, als das andere.

„Annähernde Gleichzeitigkeit"[85]) des Eintreffens kann wohl begrifflich nicht entbehrt werden. Man darf aber freilich nicht so weit gehen, „auf Zentimeter und Bruchteile von Sekunden berechnen zu wollen, ob die beiden Fahrzeuge sich genau in der Schnittlinie der beiden Fahrbahnen treffen würden".[86]) So hat das OLG. Dresden[87]) versucht, eine Grenze, bei welcher das Vorfahrtrecht seine Wirkung verliert, mit „jedenfalls" mehr als 15 Meter" festzulegen. Es liege dann eine Gleichzeitigkeit des Ankommens an der Kreuzung nicht mehr vor und dann könne dem Fahrzeug, das den Vorsprung hat, das Recht zugestanden werden, vor dem anderen vorbeizufahren. Aber auch diese Entscheidung richtet sich zu wenig nach den Umständen, von denen alles abhängt: Geschwindigkeiten, Fahrzeuglängen, Beschleunigungsvermögen usw.

Der Normalfall des Vorfahrtrechts i. S. des § 24 KVO. ist der, daß von den sich begegnenden Fahrzeugen das eine die Fahrtrichtung des anderen kreuzt, so daß ein Zusammentreffen, sich Überschneiden der Fahrtlinien zustande käme.

Die Bestimmungen über das Vorfahrtrecht finden aber auch Anwendung, wenn das nicht vorfahrtberechtigte Fahrzeug an der Kreuzung in dieselbe Richtung und Straße einbiegen will, auf der das von rechts kommende Fahrzeug anfährt; ersteres muß zurückbleiben. Andererseits hat das von rechts kommende auch stets die Vorfahrt, wenn es das einbiegende ist und das von links kommende in gerader Richtung weiterfährt.

---

[84]) KG. vom 12. 10. 1929 in Autor. Rundsch. 1930, 11.
[85]) KG. vom 8. 1. 1929 in RDK. 1930, S. 30.
[86]) Bei OstLG. vom 20. 4. 1928 in RDK. 1929, 75.
[87]) Vom 29. 10. 1927 in RDK. 1928, S. 137.

Bewegen sich beide Fahrzeuge aus entgegengesetzter Richtung auf eine Straßenkreuzung zu und wollen beide in dieselbe Querstraße einbiegen und auf ihr in gleicher Richtung weiterfahren, so ist auch in diesem Falle das von rechts nach rechts einbiegende Fahrzeug gegenüber dem gleichzeitig von links nach links einbiegenden[88]) das von rechts kommende und daher vorfahrtberechtigt. Anderer Anschauung ist allerdings OLG. Düsseldorf,[89]) wonach in diesem Fall die Regeln über das Vorfahrtrecht nicht Anwendung finden, denn „davon könnte nur dann die Rede sein, wenn eine Kreuzung der Fahrbahn" in Frage stand.

Fahren sich zwei Kraftfahrzeuge auf derselben Straße entgegen und biegt dann ein Kraftfahrzeug in eine Seitenstraße ein, dabei die Fahrbahn des anderen überschneidend, so sollen nach dem Standpunkt des Bayer. OstLG.[90]) die Vorfahrtbestimmungen Anwendung finden, während andere Gerichte[91]) diese Vorschriften nur auf sich kreuzende oder ineinandergehende Straßen beziehen und niemals auf Fahrzeuge, die in derselben Richtung aufeinander zufahren. Der Standpunkt des Bayer. OstLG. erscheint jedoch richtig, denn es bildet eine einfache, jederzeit im Verkehr anwendbare Regel, daß das von rechts kommende Fahrzeug überall den Vortritt habe, gleichviel ob es sich um ein sich Kreuzen oder um ein an der Straßenkreuzung in dieselbe Richtung Einbiegen handelt, denn auch im letzteren Falle muß der eine Führer den anderen notgedrungen „vorfahren" lassen, wenn es nicht zur Kollision kommen soll. Bei strikter Befolgung dieses Grundsatzes in allen Fällen, auch in solchen, in denen eine Überschneidung der Fahrtlinien theoretisch nicht in Frage steht,[92]) wird der nach dieser Regel nicht Vorfahrtberechtigte am wenigsten gefährdet sein, wenn er immer damit rechnet, daß der von rechts kommende Fahrer auf sein Vorfahrtrecht pochen wird und dessen Beachtung durch den von links kommenden voraussetzt. Es läßt sich z. B. bei einem Einbiegen an der Kreuzung in die Straße des anderen Kraftfahrzeugs statt des ebenfalls möglichen Kreuzens oft trotz Verwendung von Fahrtrichtungsanzeigern nicht erkennen, ob dieses Einbiegen oder das Geradeausfahren beabsichtigt ist. Gegen solche Unklarheiten hilft dagegen stets die Regel über das Vorfahrtrecht im engeren Sinn. (Jeder von rechts kommende hat die Vorfahrt.)

Diesen Vorteil erweist deutlich die Sachlage in dem Falle des RG. vom 19. 11. 31,[93]) in welchem an einer Rechtskurve von links eine andere Straße einmündete. Es käme hier an sich bei vorschriftsmäßigem Fahren beider Fahrzeuge zu keinem Überschneiden. Aber der von rechts in die Rechtskurve sich legende Wagen war infolge der Wirkung der Fliehkraft auf Grund seines zu schnellen Fahrens über seine rechte Straßenseite fast bis gegen

---

88) OLG. Dresden vom 27. 11. 1928 in RDK. 1929, Sp. 334.
89) E. vom 9. 10. 1931 in RDK. 1932, S. 125.
90) E. vom 2. 11. 1928 in DRZ. 1929, S. 2.
91) OLG. Jena vom 15. 4. 1929, in RDK. 1929, S. 464.
92) RG. vom 19. 12. 1931 in DAR. 1932, Sp. 57, 58.
93) In DAR. 1932, Sp. 47.

links getragen worden und stieß hier mit dem anderen, sogar vorschriftsmäßig hart rechts an der Straße Einbiegenden zusammen, was des letzteren — er war Kraftradfahrer — Tod zur Folge hatte. Hätte der Kraftradfahrer die Vorfahrtbestimmungen seinem Handeln zugrunde gelegt, so wäre der Wagen trotz seines falschen Fahrens für ihn nicht zum Verhängnis geworden.

Der entgegengesetzte Standpunkt, nämlich daß die Vorfahrtregeln nur beim Überschneiden an Kreuzungen anzuwenden sind, wird im Schrifttum hauptsächlich von Miaskowsky[94]) und Voigt[95]) und, jedoch nicht in allen Senaten konsequent, vom Reichsgericht vertreten.

Insonderheit empfiehlt sich an Kreuzungen, die mit Kurven verbunden sind, die größte Vorsicht und die Einbeziehung auch eines etwaigen verkehrswidrigen Verhaltens anderer, vielleicht noch nicht sichtbarer, Fahrzeuge in das eigene Handeln.[96])

Überhaupt hat die Rechtsprechung[97]) den Wert des Vorfahrtrechts erheblich herabgemindert, indem sie ausgesprochen hat, der Kraftfahrer müsse damit rechnen, daß ihm das Vorfahrtrecht gegebenenfalls nicht eingeräumt wird.[98])

Dieses Vorgehen entspricht jedoch nicht den Bedürfnissen des modernen Verkehrs, denn von Wegebenutzern, insbesondere von Kraftfahrzeugführern sollte gefordert werden, daß sie die Verkehrsvorschriften beherrschen und beachten.

Während in der Literatur, z. B. von Voigt,[99]) wie von der überwiegenden Zahl der Schriftsteller, behauptet wird: „Hat unter den gegebenen Umständen der Fahrer ein Vorfahrtrecht, so darf er es auch auf jeden Fall ausüben", wird von anderen, z. B. von Förster,[100]) der Standpunkt des Reichsgerichts verteidigt, „der Vorfahrtberechtigte dürfe sich nicht darauf verlassen, daß ihm das Vorfahrtrecht eingeräumt werde".

„Das Vorfahrtrecht, vom Verkehrsrecht in jüngster Zeit erst entwickelt, ist immer ein Sorgenkind der Gesetzgebung und Rechtsprechung gewesen"[1]) und wird es noch lange bleiben.

Neben dem aus der Fahrtrichtung sich ergebenden gibt es ein durch den Charakter der aufeinander treffenden Wegebenutzer bedingtes Vorfahrtrecht nicht, also nicht etwa ein allgemeines Vorfahrtrecht der Kraftfahrzeuge gegenüber nicht motorisch betriebenen Fahrzeugen, wie es in Artikel 25 des Schweizer Gesetzes zugebilligt wird.[2])

Eine Ausnahme soll für die Kraftfahrzeuge der Post insofern gelten, als diese nach § 15 des Reichspostgesetzes als „besonderes

---

[94]) Siehe DAR. 1928, S. 169.
[95]) Siehe DAR. 1928 u. 1930, 225.
[96]) Wie der Fall vom 19. 11. 1931 deutlich zeigt.
[97]) RG. vom 20. 1. 1930 i. DAR. 1930, 135.
[98]) Oberländer-Innerlohner, S. 149.
[99]) „Das Vorfahrtrecht de lege ferenda und de lege lata" in DAR. 1930 Nr. 15.
[100]) In DAR. 1930, Sp. 227.
[1]) Voigt a. a. O.
[2]) Müller, S. 592.

Vorrecht" beanspruchen können, daß ihnen alle Fahrzeuge „ausweichen" müssen. Die Pflicht auszuweichen schließt aber nach OLG. Stuttgart „die Gewährung der Vorfahrt auch außerhalb des § 24 KVO. in sich.[3])

Die Richtigkeit dieser Anschauung muß jedoch bezweifelt werden. Das Postgesetz ist entstanden in Zeiten, in denen die Technik der Verkehrsmittel noch in ihren Anfängen stak.[4]) Es kommt daher die Auffassung des Kammergerichts,[5]) die Post dürfe von diesem Sonderrecht nur Gebrauch machen, soweit dienstliche Interessen seine Geltendmachung rechtfertigen, den Verkehrsbedürfnissen viel näher. Diese erfordern, daß im allgemeinen den Kraftfahrzeugen der Post überhaupt kein Vorfahrtrecht zugestanden werde.[6])

Es bedarf hiezu nicht eines „gewohnheitsrechtlichen" Außerkrafttretens der in Frage stehenden Bestimmung infolge Nichtausübung, sondern lediglich des Hinweises auf die auch gegenüber den Fahrzeugen der Reichspost zu erhebenden Forderungen der Rücksicht auf die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs.[7]) Denn das Vorfahrtrecht ist an sich von so wesentlicher Bedeutung für diese Sicherheit, daß keine Ausnahmen gelten sollten; besonders da ja die Kraftfahrzeuge der Post neuerdings oft nur schwer äußerlich von Privatfahrzeugen zu unterscheiden sind. Jedenfalls aber versagt dieses Sonderrecht gegenüber Schienenfahrzeugen.[9])

Kraftfahrzeuge, die bei Annäherung von Schienenfahrzeugen vor diesen auf den Gleisen entlang fahren oder auf diesen halten, haben sie, wenn nicht die augenblickliche Verkehrslage dies verbietet, sofort zu räumen. (§ 25 KVO.)

Was das Vorfahrtrecht der Straßenbahn gegenüber Kraftfahrzeugen anbelangt, so ist an sich § 24 Abs. 1 KVO. maßgebend, wonach eben das auf dem Hauptverkehrsweg sich bewegende bzw. das von rechts kommende Fahrzeug vorfahrtberechtigt ist, gleichviel welcher Art es ist. Es soll nach der KVO. weder der Kraftwagen dem Kraftrad, noch letzteres etwa dem Radfahrer usw. gegenüber einen Vorrang haben. Praktisch wird sich das schwerere Fahrzeug dem schwächeren gegenüber — in vielen Fällen unberechtigterweise — ein gewisses Übergewicht zu verschaffen wissen, schon auf Grund seiner größeren Gefährlichkeit für das andere. Aber für die Straßenbahn, die an sich auch dieser Regelung untersteht, ist in Abs. 3 des § 24 KVO. die Möglichkeit geschaffen worden, generell durch „geeignete Verkehrseinrichtungen" (Lichtzeichen usw.) ein Vorfahrtrecht vor den übrigen Straßenbenutzern zu gewinnen. Hievon wird vielfach Gebrauch gemacht.

Die frühere Streitfrage, ob unter „Fahrzeug" i. S. von § 24 KVO. nur an die Regelung unter Kraftfahrzeugen gedacht sei, so

---

[3]) E. vom 23. 1. 1930 in DAR. 1930, Sp. 303.
[4]) OLG. Karlsruhe vom 13. 1. 1926 in RDK. 1926, 105.
[5]) KG. vom 6. 1. 1928 in V. R. 1928, 250.
[6]) Fulle, S. 355.
[7]) OLG. Celle vom 9. 11. 1925 in RDK. 1926, 34.
[8]) a. a. O. 26, 34.
[9]) OLG. Karlsruhe vom 14. 1. 1926 in JW. 1927, 933.

daß die Straßenbahn nicht darunter fiele,[10]) ist durch die neue Fassung des § 24 vom 10. 5. 32 in einem für die Kraftfahrzeuge günstigen Sinn entschieden.[11]) Auch die Straßenbahn ist „Fahrzeug" und fällt unter die Regelung des § 24 KVO. Sie hat daher „kein unbedingtes Vorfahrtrecht",[12]) sondern ist darauf angewiesen, sich dies durch Obsorge für die angeführten Sondereinrichtungen zu verschaffen.

Die Eisenbahn hat gemäß § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ein unbedingtes Vorfahrtrecht, denn der Kraftfahrer ist hienach zum Anhalten an den vor Bahnübergängen aufgestellten Warnungstafeln verpflichtet.[13])

Derartige Warnungstafeln des internationalen Abkommens sind heute fast überall aufgestellt. Doch hat der Kraftfahrer nur dann anzuhalten, wenn „das Herannahen des Zuges an den Übergang wegen der Übersichtlichkeit der Bahnstrecke unmittelbar wahrgenommen werden kann"[14]) oder wenn der Fahrer sonst, infolge der Läut- bzw. Pfeifsignale Kenntnis von dem Nahen des Zuges erlangt hat. In allen anderen Fällen hat die Bahn die unbedingte Pflicht, den Übergang in entsprechender Weise zu sichern. (§ 18 der Eis.B. u. BO.)

Wie der Straßenbahnführer trotz des Vorfahrtrechts seines Wagens im gegebenen Fall verpflichtet ist, bei unverhofftem Zusammentreffen mit einem Fuhrwerk auf dem Straßenbahngleise, besonders wenn dieses gerade ein Fahrtrichtungszeichen abgibt, sofort zu bremsen[15]) und sich nicht auf sein Recht zu versteifen, so hat auch der Lokomotivführer an nicht gesicherten Bahnübergängen nach dem Urteil des RG. vom 3. 2. 28[16]) die Pflicht, mit Unbesonnenheiten der anderen Wegebenutzer zu rechnen und mit erheblich geminderter Geschwindigkeit und äußerster Vorsicht vorbeizufahren. In der Praxis wird sich dieser Grundsatz sehr schwer durchführen lassen, schon wegen der einzuhaltenden Fahrzeiten[17]) und wegen der beim Bahnzug in Bewegung befindlichen und nicht rasch abbremsbaren Massen.

Umgekehrt muß aber auch vom Kraftfahrer beim Überschreiten solcher „schienengleicher" Bahnübergänge, zumal bei Nachtzeit, die äußerste Aufmerksamkeit verlangt werden,[18]) insbesondere an Strecken mit lebhaftem Zugverkehr und selbst wenn es sich um mit Schranken „bewehrte" sogen. „bewachte" Übergänge handelt.[19]) Bei windigem Wetter, das die Lokomotivsignale übertönen kann, ist

---

10) KG. vom 19. 1. 1929 in RDK. 1930, S. 362.
11) Oberländer-Innerlohner, S. 148.
12) KG. vom 14. 10. 1929 in RDK. 1930, S. 22.
13) OLG. Königsberg vom 9. 1. 1928 in RDK. 1928, 322.
14) RG. vom 29. 3. 1927 in Verkehrsr. R. 1927, Sp. 299.
15) Fulle, S. 424 (RG. vom 12. 7. 1930).
16) Bei Eger Bd. 47, S. 259.
17) Dieser Gesichtspunkt sollte auch für die Straßenbahn vom Kraftfahrer berücksichtigt werden.
18) Siehe Fulle, S. 81.
19) RG. vom 24. 10. 1929 in DAR. 1929, 432.

noch eine weitere Steigerung der Vorsicht erforderlich[20]) und erschwerend wirkt stets der Moment, daß der Führer solche gefährlichen Übergänge infolge wiederholten Befahrens kennt.[21])

An mit Warnungstafeln ausgestatteten Übergängen muß der Fahrer jederzeit damit rechnen, daß im Zeitpunkt seiner Annäherung auch ein Zug eintrifft. Es ist unter Umständen erforderlich, daß er sich „mit Schrittgeschwindigkeit an den Übergang herantastet,[22]) um erforderlichenfalls auf der Stelle anhalten zu können. Er muß sich vergewissern, „eventuell sogar aussteigen".[23])

Fahrzeuge der Polizei und Feuerwehr, Krankenwagen, Spreng- und Rettungswagen haben, soweit sie sich durch besondere Zeichen bemerkbar machen, stets ein Vorfahrtrecht nach § 25 KVO. Sie sind nach § 44 KVO. bei „Gefahr im Verzug" von den Vorschriften über Höchstgeschwindigkeit, Ausweichen, Halten, Überholen und Vorfahren befreit. Im übrigen aber ist an der Auffassung festzuhalten, daß diese Fahrzeuge sich ebenfalls den Verkehrsvorschriften einzufügen haben.[24])

Allgemein gelten die Bestimmungen über das Vorfahrtrecht nicht, wo eine besondere Verkehrsregelung, z. B. durch Signallampen, Verkehrsschutzleute durchgeführt ist.

„Daß die Regelung des Verkehrsschutzmanns im Einzelfall geeignet ist, die Vorschriften über die Vorfahrt außer Kraft zu setzen, ist selbstverständlich",[25]) interessant ist aber, daß dies auch gegenüber der Bahn unbedingt gilt.[26])

3. Bezüglich einzelner besonderer Verkehrsvorschriften.

Es ist in diesem Zusammenhang noch auf eine Reihe von Vorschriften der KVO. hinzuweisen, die für die Frage, ob der Führer sich einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht hat, in den Vordergrund treten können.

Soweit es sich um die Erhaltung der Verkehrssicherheit des Kraftfahrzeugs handelt, ist der Täter hiefür nach nach § 3 KVO. verantwortlich. Es ist hier bestimmt, daß die Fahrzeuge „verkehrssicher" und so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein müssen, daß Gefährdungen und Belästigungen anderer Verkehrsbeteiligter ausgeschlossen sind. Für den konstruktiven Aufbau eines Kraftfahrzeugs den Fahrer verantwortlich machen, wie es bei einer strikten Auslegung der genannten Vorschrift durchaus möglich erscheint, hieße die Anforderungen an den Kraftfahrer überspannen, wenn es sich nicht um den seltenen Fall eines von dem betreffenden Kraft-

---

20) RG. vom 27. 10. 1927 in Verkehrsr. R. 1928, 237.

21) RG. vom 16. 11. 1928 bei Fulle, S. 81.

22) Bayer. ObstLG. vom 31. 5. 1929 bei Fulle, S. 82.

23) Diese Entscheidung ist viel angegriffen worden, da das Heranfahren des Zuges gerade während des Wiedereinsteigens erfolgen kann.

24) Siehe Fulle, S. 343.

25) RG. vom 6. 10. 192 7in JW. 1927, Nr. 2184.

26) a. a. O.; siehe Volkmann in DAR. 1927, Sp. 405 „Probleme des Vorfahrtrechts".

fahrer selbst hergestellten Fahrzeugs handelt.[27]) Die Fahrzeuge sind nach § 5 KVO. auf Grund des Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen zum Verkehr zuzulassen. Aber die Regel bildet hier der Fall des Abs. 3 § 5 KVO., wonach der Fabrik die Zulassung für „eine von ihm fabrikmäßig angefertigte Gattung von Kraftfahrzeugen" generell gewährt wird. Es muß dann jedes Fahrzeug dem geprüften Typ vollständig entsprechen, was in der von der Fabrik mitgegebenen „Typenbescheinigung" festgestellt ist. Die einzelnen Fahrzeuge werden auf Grund dieses Typenscheins ohne weitere technische Nachprüfung von der örtlichen Verwaltungsbehörde zum Verkehr zugelassen.

Aber die Haftung des einzelnen Fahrers für den „Bau" seines Fahrzeugs sollte damit ausscheiden, denn es ergibt sich für die Behörden aus § 5 KVO. auch die Pflicht, den Fahrer auf konstruktivem Gebiet vor unangenehmen Überraschungen durch Versagung der allgemeinen Zulassung der Gattung für die Fabrik zu schützen.

Bezüglich des Fahrens selbst bestimmt § 17 KVO. — wie schon bei der Erörterung der „besonderen Sorgfaltspflicht" behandelt — der Führer sei „zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet". Nach der Rechtsprechung enthält diese Bestimmung keine selbständige Strafnorm.[28]) Die Vorschrift ist vielmehr, wie die folgenden Paragraphen der KVO. über das Führen und den Betrieb eines Kraftfahrzeugs, lediglich „Erfahrungsgrundsatz,[29]) dessen Außerachtlassung im gegebenen Fall sogar einmal geboten sein kann, wenn es der übergeordnete Gesichtspunkt, eine Gefährdung oder Verletzung anderer zu vermeiden, erfordert.

Es liegt daher kein festumrissener Tatbestand vor, der Voraussetzung für eine Bestrafung aus dem Rahmengesetz des § 21 KFG. wäre.[30])

Genau besehen enthält diese Vorschrift überhaupt eine Selbstverständlichkeit.

Nicht anders verhält es sich mit § 18 KVO., wonach die Fahrtgeschwindigkeit so einzurichten ist, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen genüge zu leisten und bei Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn, bei Beeinträchtigung der Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges und bei lebhaftem Verkehr so langsam zu fahren ist, daß der Führer auf kürzeste Entfernung anhalten kann. Auch aus § 18 allein ist eine Bestrafung nur möglich, wenn die Anschauung vertreten wird,[31]) daß er bereits eine blankett-ausfüllende Norm darstellt.[32]) Andere Gerichte[33]) sind einschränkend der Ansicht, daß § 18 Abs. 1 KVO. dann nicht anwendbar sei, wenn der zu beurteilende Tat-

---

[27]) Eigenbastelei.
[28]) Bayer. OstLG. vom 9. 10. 1928 in DAR. 1928, 236.
[29]) RG. vom 24. 2. 1927 in A. u. K. 15, 275.
[30]) Lechner, S. 211.
[31]) RG., Strafs. Bd. 62, 227.
[32]) Oberländer-Innerlohner, S. 119.
[33]) OLG. Düsseldorf vom 26. 10. 1928 bei Lechner, S. 225.

bestand unter eine andere Strafbestimmung fällt, sogen. Subsidiarität der Bestimmung des § 18 Abs. 1 KVO., während wiederum das Bayer. ObstLG.[34]) z. B. der Auffassung ist, daß § 18 Abs. 1 überhaupt keinen blankettausfüllenden Charakter im Sinne des § 21 KFG. besitzt.[35])

Letzterer Paragraph des KFG. bestimmt, daß, wer den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen usw. erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zuwiderhandele, mit Geldstrafe bis 150 RM. oder mit Haft zu bestrafen sei; er ist das oft angezogene Blankettgesetz.

Zweifellos aber können diejenigen Bestimmungen des § 18 Abs. 3 KVO., welche Höchstgeschwindigkeiten für die einzelnen Kraftfahrzeugtypen innerhalb geschlossener Ortsteile festlegen, als blankett-ausfüllend erachtet werden. Was im einzelnen als geschlossener Ortsteil zu gelten habe, ist umstritten. Ein zuverlässiges Merkmal hiefür soll der Umstand sein, daß die Bewohner in der Lage sind, „die Straße im alltäglichen Verkehr zu benutzen".[36]) Das RG. verlangt eine nach außen sichtbare örtliche Zusammengehörigkeit einer Vielheit von Bauwerken im Gegensatz zu einzelnen zerstreut liegenden Baulichkeiten.[37])

Gemäß § 21 KVO. hat der Führer, soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen, die rechte Straßenseite einzuhalten, während die linke nur zum Anhalten an linksliegenden Grundstücken und zum Überholen benutzt werden darf.

In „Einbahnstraßen"[38]) ist nunmehr für das Überholen die Ausnutzung der ganzen Straßenbreite kraft der positiven Bestimmung in § 21 Abs. 2 KVO. freigegeben, was früher streitig war.[39]) Einhaltung der rechten Straßenseite bedeutet nicht das Fahren ganz rechts, sondern es soll eben das Fahrzeug mit seiner linken Begrenzungslinie die Mitte der Straße nicht überschreiten.[40])

Für innerhalb geschlossener Ortsteile langsam fahrende Kraftfahrzeuge findet sich die Sondervorschrift, daß sie die „äußerste rechte Seite" zu benützen haben. Beim Einbiegen in einen anderen Weg hat der Fahrer nach rechts „in kurzer Wendung", nach links in weitem Bogen zu fahren. Der Zweck der Vorschrift ist, zu verhindern, daß andere Wegebenutzer, die aus der nun zu befahrenden Straße herauskommen, durch das einfahrende Kraftfahrzeug gefährdet werden.[41])

In § 26 KVO. ist bestimmt, daß der Führer seine Absicht anzuhalten, anderen Personen durch senkrechtes Hochhalten des Armes

---

[34]) E. vom 23. 11. 1927 in JW. 1928, 165.

[35]) Bei Lechner, S. 225.

[36]) OLG. Dresden vom 10. 1. 1928 in DAR. 1928, S. 7.

[37]) E. vom 10. 1. 1930 in DAR. 1930, S. 187 und Oberländer-Innerlohner, S. 125.

[38]) Straßen, die nur für den Verkehr in einer Richtung freigegeben sind (§ 21 KVO.).

[39]) Oberländer-Innerlohner, S. 133.

[40]) Lechner, S. 247.

[41]) Siehe Fulle, S. 146.

kundzugeben hat, eine Bestimmung, die praktisch leider so gut wie nicht respektiert wird. Bei Veränderungen der Fahrtrichtung, also insbesondere beim Einbiegen nach rechts oder links, ist „waagerechtes Halten" des Armes in die neue Richtung vorgeschrieben. Diese Zeichen können auch „mit einer mechanischen Einrichtung" gegeben werden, doch ist letzteres nur für Kraftdroschken vorgeschrieben.[42]) Der Führer eines zum Stillstand gelangenden Kraftfahrzeuges hat dieses nach § 28 KVO. so aufzustellen, daß es den Verkehr nicht gefährdet oder behindert; insbesondere ist das Parken an engen Stellen, Wegkreuzungen, Kurven, Haltestellen der Straßenbahn verboten. Merkwürdigerweise sind die „unübersichtlichen Wegstellen" im Gesetz nicht aufgezählt; sie unterfallen aber zweifellos den gleichen Bedingungen. Doch gilt das Fahrzeug nach der Rechtsprechung noch nicht als „aufgestellt", wenn es nur vorübergehend auf ganz kurze Zeit zu einem augenblicklichen Zweck, z. B. Absetzen, Aufnehmen eines Fahrgasts, Behebung einer kürzeren Störung, anhält.[43])

Einer Fahrlässigkeit, die für die Verursachung eines Verkehrsunfalls u. U. von wesentlicher Bedeutung ist, kann sich der Kraftfahrer auch dadurch schuldig machen, daß er den Beleuchtungsvorschriften nicht genügt.

Nach § 4 Ziff. 5 KVO. muß jedes Kraftfahrzeug bei Dunkelheit (oder starkem Nebel) mit zwei in gleicher Höhe und in gleichem Abstand von der Fahrzeugmitte angebrachten Scheinwerfern mit farblosem oder gelblichem Glase versehen sein, die in eingeschaltetem Zustande gleich hell brennen und die Fahrbahn derart beleuchten, daß sie auf mindestens 100 Meter — bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometer auf 25 Meter — unter normalen Witterungsverhältnissen übersehen werden kann. Außerdem muß ein rotes Schlußlicht vorhanden und das hintere Kennzeichen beleuchtet sein.

Übermäßig wirkende Scheinwerfer dürfen nicht verwendet werden, aber auch stark wirkende müssen während der Fahrt innerhalb geschlossener und ausreichend beleuchteter Ortsteile gemäß § 17 Abs. 3 KVO. abgeblendet werden; ferner muß abgeblendet werden, „überall da, wo es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, insbesondere beim Begegnen mit anderen Wegebenutzern" (somit auch bei Begegnung mit Fußgängern[44]) — aus der Notwendigkeit der Verkehrssicherung, der übergeordneten Verpflichtung zur Vermeidung von Gefährdungen —, namentlich wenn diese die Fahrbahn benützen müssen.[45]) Ferner ist abzublenden beim Begegnen mit Eisenbahnzügen.

Verstöße gegen die Verpflichtung zum Abblenden haben schon häufig schwere Verkehrsunfälle zur Folge gehabt, weil der Geblendete alles Orientierungsvermögen verliert. Es ist besonders

---

[42]) Oberländer-Innerlohner, S. 155.
[43]) Bayer. ObLG. vom 2. 11. 1928 in DAR. 1929, 71.
[44]) Müller, S. 661.
[45]) Obwohl sie nicht „Wegebenutzer" sind.

auch „rechtzeitig" abzublenden.[46]) Mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit ist bereits **vor** dem Einbiegen in eine Kurve abzublenden.[47])

Andererseits ist bei Prüfung, ob die Sicherheit des Verkehrs das Abblenden erfordert, auch Rücksicht zu nehmen auf die Wirkung, die das plötzliche Abblenden, etwa auf Kutscher oder auch Tiere, ausüben kann, die dem jähen Wechsel von strahlender Helle in Dunkelheit ausgesetzt sind; es ist deshalb größter Wert auf die „Rechtzeitigkeit" zu legen. Selbstverständlich ist, daß „nach dem Abblenden stark wirkende Scheinwerfer erst wieder eingeschaltet werden dürfen, wenn die sich Begegnenden auf gleicher Höhe sind".[48]) Um ein Auffahren anderer zu vermeiden, müssen auch bei Stillstand des Fahrzeugs die Lampen der Scheinwerfer in abgeblendetem Zustand, bei Verwendung von „Standlichtern" diese brennen, es sei denn, daß durch eine „zuverlässige fremde Lichtquelle" eine ausreichende Beleuchtung des parkenden Fahrzeugs gewährleistet ist.[49]) Der Zweck der Vorschrift, Schutz der Oeffentlichkeit, entfällt eben da, wo dieser Zweck bereits in anderer Weise erreicht ist, also wo das Fahrzeug z. B. im hellen Schein der Straßenbeleuchtung, Schaufenster usw. steht.

II. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs im einzelnen.

(Insbesondere nach zwei Gesichtspunkten: Überholen und Ausweichen)

1. Gegenüber Fußgängern.

Einen sehr großen Teil der Verkehrsunfälle bilden diejenigen, bei denen der Kraftfahrer Fußgänger verletzt hat. Inwieweit hat er hier den Ursachenverlauf vorauszusehen. Auszugehen ist davon, daß der Fußgänger, trotzdem er allenthalben die Straßen belebt, merkwürdiger Weise nicht als „Wegebenutzer" im technischen Sinne gilt.[50]) Dies hat zur Folge, daß ihm gegenüber die Vorschriften über das Einhalten der rechten Straßenseite, Ausweichen, Überholen, Fahrtrichtungszeichen usw. nur in einem weiteren Sinne, niemals direkt, anzuwenden sind.

Der Fußgängerverkehr selbst ist reichsgesetzlich nicht geregelt. Auf Grund einer Vereinbarung zwischen Reich und Ländern haben jedoch die letzteren im Rahmen des § 366 Ziff. 10 RStGB. Straßenverkehrsordnungen nach einer vom Reiche aufgestellten Musterverordnung erlassen, die auch für den Fußgänger einige Bestimmungen trifft. Es handelt sich u. a. auch um die allgemeine Weisung an die Fußgänger, „bei der Benutzung des Fahrwegs die erforderliche Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu nehmen".[51]) Diese Vorschriften

[46]) Bayer. OstLG. vom 25. 10. 1928 bei **Müller**, S. 220.
[47]) RG. vom 28. 11. 1928.
[48]) § 17 KVO.
[49]) § 29 KVO.
[50]) § 1 Ziff. 11 KVO.
[51]) OLG. Dresden vom 20. 1. 1931 in DRZ. 1931 II, 320.

wurden jedoch wegen ihres zu allgemein gefaßten Inhalts zufolge verschiedener Urteile [52]) nicht als blankett-ausfüllende Strafrechtsnormen anerkannt; es besteht jedenfalls wenig Neigung in der Rechtsprechung, Verstöße des Fußgängers gegen sie ohne weiteres als den Kraftfahrer entschuldigende Momente heranzuziehen.

Als Wegebenutzer gelten gemäß § 1 Ziff. 11 KVO. Schienenfahrzeuge, Fuhrwerke, Kraftfahrzeuge einschließlich Kleinkrafträder, Radfahrer, Reiter, marschierende Abteilungen, Aufzüge sowie getriebene oder geführte Tiere, ausgenommen Hunde, jedoch nicht der Fußgänger.

In Verbindung aber mit Tieren oder als Zugkraft bei Karren ist der Mensch „Wegebenutzer". Man kann hieraus aber nicht die oft zu hörende Schlußfolgerung ziehen, daß der Mensch ersichtlich nichts auf der Straße zu tun habe, hier minderen Rechts sei; im Gegenteil, die Bestimmung erhöht seinen Schutz, indem sie ihm gegenüber die Anforderungen an den Kraftfahrer steigert. Wohl aber sollte sich der Fußgänger die Regeln des Verkehrs als gesunde und richtige und den Verkehr zwischen ihm und den anderen erleichternde, weil die Voraussehbarkeit fördernde, zu eigen machen.

Wenn also auch in einer Reihe von Entscheidungen der Standpunkt vertreten wird, der Fußgänger gehöre nicht „auf die Straße", so ergibt der Überblick über die Gesamtheit der Urteile hinsichtlich dessen, wessen sich der Kraftfahrer alles von seiten des Fußgängers zu vergegenwärtigen hat, geradezu das Gegenteil, nämlich eine außerordentlich weitgehende „Berechtigung" des Fußgängers; denn wenn mit etwas „unbedingt zu rechnen ist", so „darf" es der Fußgänger praktisch auch tun.

Dagegen wird in der Literatur heftig angekämpft, [53]) aber es fehlen auch keineswegs Stimmen, die — ebenfalls mit sehr triftigen Gründen — die starke, heutzutage für den Fußgänger durch die schon fast übergroße Ausdehnung des Verkehrs gegebene Beschränkung herausstellen und die Rechte des Fußgängers verteidigen. [54])

Entschieden hat das OLG. Breslau vom 14. 1. 30: [55]) „Der Fußgänger gehört an sich überhaupt nicht auf die Fahrbahn." Das gleiche Gericht am 15. 3. 29: „Benutzt aber ein Fußgänger gegen die Regel ausnahmsweise den Fahrdamm (z. B. auch der sich auf Grund seiner Dienstvorschrift bewegende Patrouillengänger), so ist er auch dort nicht gleichberechtigt, sondern nur geduldet und hat seinerseits den als berechtigt anerkannten Wegebenutzern auszuweichen."

---

[52]) a. a. O. in DRZ. 1931 II. OLG. Dresden vom 16. 4. 1930 in RDK. 1931, 196.

[53]) Gülde: „Das Privileg des Fußgängers" in DAR. 1928, Nr. 3 u. 9; Wolff-Williger in DAR. 1929, 37; Landsberg in DAR. 1930, 71; Kleffel in DAR. 1931, 209; Bretzfelder in DAR. 1932, Nr. 7 und viele andere, z. B. Isaac 1928 auf d. Salzb. Juristentag.

[54]) So Reichsgerichtsrat Meyer in DAR. 1931, Nr. 16; 1932, Nr. 10 und andere.

[55]) In DAR. 1931, Sp. 184.

Das Kriterium liegt richtigerweise wohl darin, ob dem Fußgänger überhaupt die Möglichkeit gegeben war, bzw. billigerweise von ihm erwartet werden konnte, daß er sich nicht auf der Fahrstraße aufhalte, ob überhaupt ein Bürgersteig, Fußweg, vorhanden, bzw. in welchem Zustande dieser war. So hat KG. vom 10. 7. 29[56]) in der Tatsache, daß der Verletzte auf dem Straßendamm ging, ein Verschulden nicht erblickt, da ihm nicht zugemutet werden könnte, auf dem „durchweichten Weg" zu gehen, während ein asphaltierter Damm danebenlaufe.

Nach OLG. Düsseldorf vom 7. 2. 27[57]) dürfte der Fußgänger, da für ihn eine Vorschrift, immer rechts zu gehen, nicht besteht, auf der Fahrstraße auch links gehen. Freilich wird in der Regel betont, daß das Falschgehen nach Sachlage auch besonders begründet erscheine. Aber dominierend gilt in der Rechtsprechung der Grundsatz in RG. vom 12. 12. 30:[58]) „Besondere Vorsicht ist Fußgängern gegenüber geboten, hauptsächlich auch, weil sie erfahrungsgemäß oft nicht die nötige Umsicht und Schulung im Verkehr haben oder sich infolge Ungeschicklichkeit oder körperlicher Leiden unangemessen verhalten."

Aus dieser Einstellung heraus hat das fast stets strenger als die anderen hohen Gerichtshöfe urteilende RG. einen dem vorerwähnten Urteil des OLG. Breslau vom 15. 3. 29 sehr ähnlichen Fall, in dem sich der Patrouillengänger[59]) sogar auf der Mitte der Straße bewegte, entgegengesetzt entschieden. Daß es sich gerade um einen Polizeibeamten gehandelt hat, wird in letzterer Entscheidung, ebenso wie das OLG. Breslau den Patrouillengänger grundsätzlich dem gewöhnlichen Fußgänger gleichstellt — richtigerweise, denn es handelt sich für die Voraussehbarkeit hier doch in erster Linie um die Erkenntlichkeit der besonderen Eigenschaft als Polizeibeamter, die zur Nachtzeit im vorliegenden Falle für den Kraftfahrer völlig aufgehoben gewesen sein kann — nur in d e r Weise hervorgehoben, als die Vorhersehbarkeit der Anwesenheit eines F u ß g ä n g e r s „auf der Mitte der Straße" in den Entscheidungsgründen zur Debatte gestellt wird. Aber selbst in diesem Urteil des RG. wird das In-der-Mitte-Gehen des Beamten nur nach fußgängerischen Gesichtspunkten abgewandelt, indem eben der Beamte — nach dem Reichsgericht — darauf rechnen durfte, daß er „so weder für den von der einen noch von der anderen Seite Kommenden" ein Hindernis bilde. Es tritt hier wieder die vom RG. vertretene Anschauung zutage, daß der Kraftfahrer eben stets mit der Anwesenheit von Fußgängern in der Fahrbahn rechnen müsse. Hinsichtlich des besonderen Moments — Gehen in der Mitte der Straße — aber ist zu sagen, daß dies Verhalten des Polizeibeamten, nach Fußgängerregeln betrachtet, durchaus falsch war, vor allem weil im gegebenen Falle Dunkelheit herrschte, insbesondere aber dann, wenn es sich nicht um eine sehr breite Straße gehandelt haben sollte und es

---

56) In DAR. 1930, 318.
57) In RDK. 1927, S. 112.
58) E. vom 23. 6. 1930 in RV. 1930, 351.
59) Ebenda.

ist weiter zu bemerken, daß das Verhalten des Fahrers nur nach den Grundsätzen, inwieweit der Führer auch mit unverständigem Verhalten anderer rechnen müsse, beurteilt werden darf, niemals aber das Tun des Beamten als richtig verteidigt werden kann.

Der Fußgänger kann, wie oben ausgeführt, auch damit rechnen, daß ihm begegnende oder ihn überholende Kraftfahrzeuge ihn warnen. Es ist darauf hinzuweisen, daß dies nach den neuesten Vorschriften erheblich eingeschränkt wurde.[60])

Zu achten hat der Kraftfahrer darauf, daß er nicht so dicht am Bürgersteig entlang fährt, daß Passanten, die mit ihrem Körper oder ihren Lasten in seine Fahrbahn ragen, gefährdet werden, ferner darauf, daß nicht die Kotflügel seines Wagens oder andere Teile auf den Steig hereinragen.[61])

Von Wichtigkeit ist die Stellungnahme der Gerichte zur Frage, in welchem Umfang der Kraftfahrer damit zu rechnen hat, daß Personen, die sich auf dem Bürgersteig befinden, auf seine Fahrbahn treten, ihm bis dahin unsichtbare Personen plötzlich die Straße überqueren, hinter seitwärts aufgestellten Fuhrwerken usw. hervortreten. Lebhafter Verkehr auf den Bürgersteigen allein kann nach Bayer. OstLG. vom 19. 9. 29[62]) die Verpflichtung zum Langsamfahren noch nicht begründen, wohl aber muß der Fahrer sehr weitgehend damit rechnen, daß sich aus einer auf dem Steig beisammenstehenden Menschengruppe plötzlich jemand herauslöst und auf die Straße tritt. Kasuistisch mutet diese Stellungnahme an, wenn gegenüber einer sich auf dem Steig in der gleichen Richtung fortbewegenden Gruppe in der gleichen Entscheidung[63]) ein Unterschied gemacht wird. „Von diesen (— sich fortbewegenden —) brauche der Kraftfahrer nicht wie bei jenen zu warten, daß sie plötzlich den Fahrdamm betreten würden." Man könnte eher die gegenteilige Ansicht vertreten, da die Stehenden doch eher Gelegenheit haben, die Vorgänge auf der Straße zu beobachten, während dahingehende Fußgänger erfahrungsgemäß oft auf die Straße heruntertreten, ohne sich umzusehen.

Wohl aber hat der Fußgänger nach RG. vom 29. 4. 26[64]) mehr als der Kraftfahrer aufzupassen, wenn er, im Zwischenraum zwischen Alleebäumen, also verdeckt, plötzlich die Straße überquert. Für die Abwägung des mitwirkenden Verschuldens im Zivilrecht ergibt sich in dieser Hinsicht eine häufige Berücksichtigung des Moments, daß der Fußgänger beim Überqueren besonders aufzupassen habe, im Strafrecht jedoch kommt diesem Moment als entscheidendes darüber, ob der Unfall durch Fahrlässigkeit des Kraftfahrers verursacht worden ist, eine wesentlich geringere Bedeutung zu, worin sich ein erheblicher Unterschied in der Praxis der Zivilgerichte gegenüber der Auffassung der Strafgerichte erweist. Für die

---

60) Abänderung der KVO. vom Mai 1932.

61) OLG. Dresden vom 2. 12. 1930 in DAR. 1931, 207; KG. vom 2. 1. 1930 in Aut. Rundsch. 1930, 60.

62) In DAR. 1930, 63; RG. vom 11. 12. 1929 in DAR. 1930, 107.

63) a. a. O. vom 12. 12. 1929.

64) In RDK. 1926, S. 78.

Strafzumessung wird dieser Gesichtspunkt jedoch immer von großer Bedeutung sein. Dies gilt auch für den Fall, daß eine einzelne, dem Kraftfahrer erkennbare, stehende oder sich bewegende Person plötzlich die Straße zu überqueren sucht. Geschah dies durch eine Bewegung, die plötzlich ganz kurz vor dem Kraftfahrzeug erfolgte, so wird in der Durchführung der Forderung der Voraussehbarkeit für den Kraftfahrer eine nicht zu rechtfertigende Härte liegen. Er müßte dann bei jedem Fußgänger, wenn er ihn passiert, so langsam fahren, daß er sein Fahrzeug „auf die kürzeste Entfernung" zum Stehen bringen kann. Tatsächlich läßt sich aus den Entscheidungen des RG. vom 12. 2. 12[65]) und 18. 3. 29[66]) herauslesen, daß der die Fahrbahn überquerende Fußgänger nicht damit zu rechnen braucht, daß der Kraftwagen mit einer mehr als „den Verhältnissen entsprechenden Geschwindigkeit fahre, so daß er ungefährdet die andere Straßenseite erreichen würde". Für plötzliches Hereinlaufen ohne ersichtlichen Grund wäre richtigerweise jedenfalls jede Haftung abzulnehnen. Besonders gilt dies, wenn der Fußgänger irgendwie zu verstehen gegeben hat, daß er den Wagen vorüberlassen will. So in RG. vom 7. 11. 29,[67]) wo der Fußgänger „zunächst stehen geblieben war und damit zu erkennen gegeben hatte", daß er den Kraftwagen vorüberlassen will. „Der Angeklagte habe unter diesen Umständen nicht damit rechnen können, der Fußgänger werde plötzlich seinen Entschluß ändern."

Grundsätzlich aber hat nach der Rechtsprechung der Kraftfahrer damit zu rechnen, daß in der Überquerung begriffene Personen sich plötzlich unverständig verhalten. Er kann also nicht, wenn er sich diesen nähert, darauf bauen, daß der Fußgänger, bis der Wagen an ihn herangekommen ist, bereits die Fahrbahn überschritten habe, sondern er muß, sowie er eine solche Situation bemerkt, einen Sicherheitsfaktor einschalten, z. B. das Gas wegnehmen und sich zum Bremsen vorbereiten, unter Umständen schon jetzt den Wagen abbremsen. Das Reichsgericht geht hierin sehr weit, praktisch wird der Fahrer wohl berechtigt sein, aus dem ganzen Auftreten des Fußgängers seine Schlüsse zu ziehen: aber immer wird er sofort Bremsmittel anzuwenden haben, wenn er sich in übermäßiger Geschwindigkeit befindet, da erfahrungsgemäß Fußgänger die Zeit der Annäherung fast immer falsch bis zuletzt beurteilen und dann unsicher werden.

Das „Autorasen" als solches ist nach Meyer als erschwerendes Moment in der Rechtsprechung noch zu wenig berücksichtigt. Keinesfalls darf sich der Kraftfahrer darauf verlassen, daß ein die Straße überquerender, auch nicht auf ein Hupenzeichen hin, zurücktritt und die Fahrbahn freigibt.[68])

Befanden sich mehrere Personen auf der Straße, so muß der Führer nach RG. vom 4. 1. 27[69]) damit rechnen, daß diese Personen

---

[65]) Recht, 1912, Nr. 1140.
[66]) In RdK. 1929, S. 337.
[67]) In DAR. 1929, S. 430.
[68]) OLG. Dresden vom 4. 12. 1928 in DAR. 1929, Sp. 113.
[69]) In JW. 1927, S. 1522.

nach beiden Seiten auseinander laufen. Dies gilt nicht nur bei der Annäherung an eine Personengruppe, welche die Straße überqueren will, also eine bestimmte Richtung von Anfang an verfolgt, sondern auch für Personen, welche auf der Straße entlang gehen. Sofortige Ermäßigung der Geschwindigkeit, völlige Bremsbereitschaft, muß die Folge eines derartigen Anblicks sein, da nun ein verkehrswidriges Durcheinanderlaufen als wohl möglich in Betracht zu ziehen ist.[70]) Auch schon, wenn es sich nur um zwei Personen handelt, ist so zu verfahren.

Aus diesen Entscheidungen sowie aus der damit übereinstimmenden großen Mehrzahl derer des RG. und der oberen Gerichtshöfe ist ersichtlich, in welch hohem Maße der Kraftfahrer mit der Anwesenheit von Fußgängern auf der Fahrstraße zu rechnen hat, so daß man in der rechtlichen Beurteilung der einzelnen Fälle jedenfalls keine Konsequenz aus dem Satz, „der Fußgänger gehört nicht auf die Straße", zu finden vermag.

Erst recht aber, wenn es sich um eine „zusammengeströmte Menschenmenge" handelt, ist zu bedenken, daß die einzelnen Personen nicht etwa durch das Herannahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam werden, sondern wegen des besonderen Anlasses - Unfall, Straßenzwischenfall, also Verhaftung, Rauferei, Schaustück usw. — in seelischer Erregung oder geistiger Ablenkung befangen sind und die Verkehrsgefahren nicht mehr berücksichtigen, im Vertrauen auf ihre Massenwirkung — wichtiges psychologisches Moment — jede, auch berechtigte Störung ablehnen, sich andererseits gegenseitig behindern, so daß die Durchquerung einer solchen „Menschenansammlung mit dem Kraftfahrzeug schon für sich allein ein strafbares Verschulden" begründen kann.[71])

Zu untersuchen ist noch, was beim einzeln die Straße überquerenden Fußgänger vom Kraftfahrer besonders zu beachten ist.

Wer den Fahrdamm überschreitet, darf erwarten, daß ein nicht an Schienen gebundenes Fahrzeug ihm auch wirklich ausweicht.[72]) Denn wenn auch vom Fußgänger verlangt werden muß, daß er nach Möglichkeit zur Vermeidung von Verkehrsunfällen beiträgt, so „fällt es doch in erster Linie in den Aufgabenkreis des Kraftfahrers, Zusammenstöße durch anhaltende gespannte Aufmerksamkeit zu verhüten".[73]) Aber es darf nach OLG. Frankfurt vom 4. 6. 1930[74]) der Fußgänger heutzutage nicht mehr achtlos den Fahrdamm betreten, etwa in dem Gefühl, daß das herankommende Kraftfahrzeug ihm rechtzeitig ausweichen werde: „er muß vielmehr selbst sorgfältig sich vergewissern, ob die Fahrbahn frei ist."

Dabei gilt als Erfahrungsgrundsatz, daß der Fußgänger bis zur Mitte der Straße nach links, von da an nach rechts zu schauen habe.[75])

---

70) RG. vom 15. 11. 1928 in JW. 1929, S. 912 ff.
71) Bayer. ObLG. vom 14. 1. 1927 in RDK. 1928, S. 331 ff.
72) RG. vom 27. 1. 1907 in JW. 1907, S. 705.
73) Siehe RDK. 1930, Sp. 503.
74) RG. vom 18. 1. 1915 in JW. 1915, S. 405.
75) a. a. O. in JW. 1915, S. 405.

Aber der Fußgänger hat nicht die Pflicht, sich davon zu überzeugen, ob auf größere Entfernung sich von rechts oder links ein Fahrzeug nähere. Für ihn gilt ungefähr als Norm, daß er zum Überschreiten berechtigt ist, wenn er „annehmen darf, die andere Straßenseite ungefährdet erreichen zu können".[76]) Die weitaus größere Verantwortlichkeit trifft den Kraftfahrer, da dieser sogar auf unverständiges Verhalten des Fußgängers sich einzurichten hat, während eine derartige Inrechnungstellung unsachgemäßen oder gar unvorsichtigen Verhaltens seitens des Fußgängers dem Kraftfahrer gegenüber, Rücksicht auf dessen Schwächen zu nehmen, nirgends gefordert wird.

Insonderheit muß der Kraftfahrer sich darauf einstellen, daß dieses unverständige, zu langsame Überqueren auf körperliche Gebrechen,[77]) sehr hohes Alter[78]) usw. zurückzuführen ist, denn auch diese Personen haben ein natürliches Recht auf die Straße und darauf, ihren Weg fortzusetzen und zu ihrem Ziele gelangen zu können.

Der aufmerksame Kraftfahrer wird insbesondere bei einem „den Kopf in den Boden stecken" oder dem Gegenteil, dem „in die Luft schauen" sich darauf gefaßt machen müssen, daß ein solcher Passant, noch in der Gefahrzone befindlich, den Wagen plötzlich bemerkt und sich dann unverständig benimmt.[79]) Unter diesen besonderen Verhältnissen hat der Führer sogar vielleicht mit „kopflosem" Handeln zu rechnen.

Darin, daß jemand mit Gepäckstücken belastet, eine verkehrsreiche Straße betritt, kann ein Verschulden nicht erblickt werden, denn auch dieser Verkehrsteilnehmer muß sein Ziel erreichen können; aber die Verpflichtung, sich zu überzeugen, ob weder von rechts noch von links ein Wegebenutzer heranzukommen droht, besteht dann in erhöhtem Maße. (Siehe ??).[80])

Auch in diesen Fällen wird eine Verneinung der Schuldfrage nach dem Grundsatz, daß der Kraftfahrer auch mit unverständigem Verhalten anderer zu rechnen habe, selten in Frage kommen, wohl aber werden diese Fehler des anderen beim Überqueren immer zu den Umständen gehören, die die Schuld des Führers in einem milderen Lichte erscheinen lassen.

Für die Entscheidung besonders schwierig und leicht zu nicht befriedigenden Erkenntnissen führend müssen diejenigen Fälle angesehen werden, bei denen der Fußgänger plötzlich hinter Fuhrwerken, Kraftwagen usw. versteckt, auf die Straße getreten ist. Diese Fälle sind unter Umständen am meisten geeignet, jegliches Verschulden des Fahrers auszuschließen. Steht das „Versteck" isoliert, z. B. ein einsamer Kraftwagen auf der Landstraße, so wird man noch am ehesten sagen können, der Kraftfahrer habe mit dem Hervortreten rechnen müssen, denn er kann ja praktisch in Berücksichti-

---

[76]) RG. vom 12. 2. 1912 in Recht 1912, Nr. 1140.
[77]) RG. vom 20. 3. 1928 in RDK. 1928, 115.
[78]) RG. vom 7. 6. 1928 in RDK. 1928, 276.
[79]) OLG. Hamm vom 4. 7. 1926 i. V. R. 1927, 94.
[80]) RG. vom 27. 2. 1913 bei Warneyer 1913, S. 262 Nr. 210.

gung der vereinzelten Verzögerung seine Geschwindigkeit verringern. In verkehrsreichen Gegenden jedoch, wo sich die Fahrzeuge usw. am Straßenrand aneinanderreihen und die Geschwindigkeit ohnehin eine geringere sein muß, kann man eine derartige Forderung nicht aufstellen. So billigt auch RG. vom 18. 6. 11[81]) die Entscheidung der Vorinstanz „Entscheidend sei allein, daß X. auf einer so verkehrsreichen Straße . . . vom Bürgersteig hinter einem Kraftwagen auf den Fahrdamm gegangen sei, ohne sich umzusehen."

Hinsichtlich des Ausweichens und Überholens gilt noch generell, daß die §§ 21, 22 und 23 KVO. ausscheiden, weil der Fußgänger kein Wegebenutzer ist, so daß also beides rechts und links, je nachdem es die Umstände notwendig machen, zu erfolgen hat.[82]) Der einzuhaltende Abstand soll stets reichlich bemessen werden, da nicht immer damit zu rechnen ist, daß der Fußgänger sich in gerader Linie weiter fortbewegen wird.

2. Gegenüber Radfahrern.

Wiewohl der Radfahrverkehr älter als der Verkehr mit Kraftfahrzeugen und ebenfalls von riesiger Ausdehnung ist, wurde er reichsrechtlich bisher noch nicht geregelt. Auf Grund der vom Reich mit den Ländern getroffenen Vereinbarung, nach welcher diese Straßenverkehrsordnungen in Form von Polizeiverordnungen erlassen haben, die den Verkehr der anderen Wegebenutzer regeln und die notwendige Übereinstimmung mit den Vorschriften des KFG. und der KVO. herbeiführen sollen, bestehen hier Sondervorschriften.

Man kann diese Vorschriften, im höheren Maße, als beim Fußgänger, als blankettausfüllende Normen[83]) bezeichnen, da es an der Herausarbeitung der mit Strafe bedrohten Tatbestände weit weniger fehlt.

Auch hier gilt als allgemeiner Grundsatz, daß der Kraftfahrer mit Unbesonnenheiten des Radfahrers zu rechnen hat, soweit sie sich im Rahmen der gewöhnlichen Lebenserfahrung halten.

Der Radfahrer ist Wegebenutzer im Sinne des § 1 Nr. 5 und § 22 KVO. und zwar auch dann, wenn er vom Rade abgestiegen war und es neben sich auf der Straße schiebt,[84]) oder wenn er anhält.[85]) Allerdings gehört es nach dem Reichsgericht zur Annahme der Wegebenutzereigenschaft, daß der Radler „die ihm vorgeschriebene Bahn", also die für ihn rechte Straßenseite, nicht verläßt.

Die Folge ist, daß der Radfahrer wie ein Wegebenutzer zu behandeln, ihm rechts auszuweichen, er links zu überholen ist usw. Freilich wird es einerseits nicht nur oft zweifelhaft sein, ob ein abgestiegener Radfahrer sich einwandfrei auf der entsprechenden

[81]) RV. 1931, S. 196.
[82]) OLG. Düsseldorf vom 3. 6. 1931, in RDK. 1931, 51.
[83]) Siehe Isaac-Sieburg S. 182.
[84]) RG. vom 17. 6. 1929 in DAR. 1929, 297.
[85]) OLG. Breslau vom 14. 1. 1930 in DAR. 1931, Sp. 184.

Straßenseite befindet oder ob er z. B. auf der Mitte der Straße sich aufhält, als auch praktisch von geringer Bedeutung sein, ob er als Wegebenutzer anzusehen ist oder nicht, solange der Kraftfahrer eben von vornherein mit verkehrswidrigem Verhalten des Radlers zu rechnen hat.[86])

In der Praxis können diese beiden Auffassungen nebeneinander verwirrend wirken, weil der Kraftfahrer im Ergebnis nicht klar sich darauf einzurichten vermag, wie er den Radler anzugehen hat. Richtigerweise wird man dem Radler im Interesse der Verkehrssicherheit zumuten müssen, sich wie ein ordentlicher Straßenbenutzer zu verhalten und bei Abweichungen hievon, die zu Zusammenstößen führen, wird man das Korrektiv darin finden können, ein solches unsachgemäßes Handeln eher als außerhalb der Erfahrung des täglichen Lebens liegend zu betrachten, wie etwa beim Fußgänger.

Auf alle Fälle sollten derartige Fehler beim Radfahrer schwerer wiegen als beim Fußgänger, da sich der Radler eben selbst einer nicht ungefährlichen Verkehrsmaschine bedient und er eben „Wegebenutzer" ist, das heißt, stets auf den Fahrdamm gehört und sich nach dessen Gesetzen zu richten hat.

Freilich gelten nach § 24 der Straßenverkehrsordnung die in deren §§ 10—16 für den Fuhrwerksverkehr erlassenen Vorschriften entsprechend, so daß also dem Radfahrer dieselben Verpflichtungen auferlegt sind wie dem Lenker eines Fuhrwerks, solange aber vom RG.[87]) entschieden wird: „Unhaltbar erscheint auch die Meinung des Verteidigers, der Beschwerdeführer habe sich darauf verlassen dürfen, daß die Radfahrerin den Erfordernissen des Großstadtverkehrs gewachsen sei", hat die Erstreckung der Straßenverkehrsordnung auf den Radfahrer nur beschränkten Sinn. Demgegenüber wurde aber entschieden,[88]) daß von jemand, der auf öffentlichem Weg Rad fährt, verlangt werden müsse, daß er über diejenigen Kenntnisse verfügt, die erforderlich sind, um den im Interesse der Sicherheit des Verkehrs gegebenen Vorschriften zu genügen. Hier also sogar eine direkte Bezugnahme auf die Verkehrsvorschriften.

So bejaht auch KG. vom 14. 1. 28[89]) die Forderung, daß der Radfahrer durch waagrechtes Ausstrecken des Armes ein Richtungszeichen zu geben habe, wenn er von seiner bisherigen Fahrtrichtung abweicht, — entsprechend § 26 KVO.

Ebenso z. B. OLG. Frankfurt,[90]) Bayer. OstLG.,[91]) OLG. Braunschweig[92]) und andere.

Ein die Verpflichtung zur Zeichengabe auslösendes Abweichen von der Fahrtrichtung ist übrigens — und zwar allgemein, also auch für den Kraftfahrer, — obwohl nicht jede noch so geringe Abweichung von der Fahrtrichtung zur Zeichengebung verpflichtet,

---

86) RG. vom 17. 6. 1929 in DAR. 1929, 297.
87) RG. vom 26. 3. 1928 in RDK. 1928, 148.
88) RG. vom 24. 5. 1928 in RDK. 1928, 97.
89) RG. vom 24. 5. 1928.
90) Vom 26. 10. 1928 in RDK. 1929, 353.
91) Vom 21. 1. 1929 in DRZ. 1929 II, 174.
92) Vom 8. 2. 1929 in VR. 1930, 346.

immer dann gegeben, wenn auch nur für kurze Zeit ein Wechsel der Fahrtrichtung erfolgt, der geeignet ist, den Verkehr anderer Wegebenutzer zu gefährden.

Es braucht daher nicht immer ein Abbiegen in eine andere Straße zu sein, vielmehr kann auch im plötzlichen Übergang von der einen Straßenseite auf die andere, z. B. beim Überholen eine erhebliche Abweichung liegen. Das Richtungszeichen muß vor dem Abweichen gegeben werden. „Ein Zeichen, das erst während des Abbiegens gegeben wird, ist nicht rechtzeitig.“ [93])

Im allgemeinen wird man sagen müssen, daß der Kraftfahrer nach der Rechtsprechung sich mit großer Vorsicht einem Radfahrer zu nähern hat und nicht „zu nahe an den Radfahrer heranfahren“ soll. Er muß sich nach RG. vom 9. 2. 28 [94]) darauf gefaßt machen, daß ein Radfahrer plötzlich anhält und abspringt.

Besondere Vorsicht erfordert das Überholen eines Radfahrers durch das Kraftfahrzeug. Es darf nicht in zu großer Nähe des Radfahrers vorüber gefahren werden.

„Erfahrungsgemäß werden Radfahrer beim Überholen in zu nahem Abstand unsicher.“ [95]) Es erscheint zutreffend, wenn gefordert wird, daß dem Radfahrer eine Fahrbahn von der Breite eines Meters hätte belassen werden müssen, [96]) da der Radler nicht eine genau gerade Linie verfolgen, [97]) sondern wegen der Unebenheiten der Straße vom geraden Wege etwas abweichen, Steinen [98]) usw. ausweichen muß, [99]) so daß „ein Abstand von 49—65 cm gänzlich unzulässig ist.

Mit plötzlichen Stürzen des Radfahrers muß ein vorsichtiger Fahrer ebenfalls rechnen. [100])

Daß vor allem auch rasende Geschwindigkeit — Vorbeirasen — den Radfahrer unsicher macht und seine Nerven als Folge der erkannten hohen Gefahr, in der er schwebte, sehr schädigt, wurde bereits betont. Besonders verwerflich ist das Vorbeirasen noch dazu in dichtester Nähe des Radlers, so daß dieser auf solche Weise oft psychisch und physisch in den Straßengraben gedrängt und zu Fall gebracht wird. Hiegegen sollte mit strengsten Strafen eingeschritten werden, um so mehr als viele Kraftfahrer keineswegs infolge Platzmangels, sondern nur aus Bequemlichkeit ihren Wagen nicht genügend weit nach der Seite steuern.

Als Folge des Grundsatzes, daß der Radfahrer ein Abbiegen durch waagrechtes Ausstrecken des Armes anzuzeigen hat, gilt, daß der Kraftfahrer beim Überholen ein Recht hat, damit zu rechnen, daß der Radler, wie jeder Wegebenützer, auf der rechten Straßenseite bleiben werde.

---

[93]) KG. vom 20. 1. 1929.
[94]) In RDK. 1928, S. 70.
[95]) OLG. Jena vom 3. 5. 1929 in JW. 1929, 2067.
[96]) OLG. Hamburg vom 19. 4. 1929 in DAR. 1929, 68.
[97]) Bayer. ObstLG. vom 16. 7. 1929 in DAR. 1930, 107.
[98]) RG. vom 12. 10. 1929 in Aut. Rundsch. 1930, Nr. 1, S. 10.
[99]) OLG. Düsseldorf vom 10. 12. 1929.
[100]) KG. vom 12. 10. 1929 in HRR. 1930, 1498.

Der Radfahrer aber hat kein Recht, das Überholtwerden zu verhindern. Er hat ohnedies die rechte Straßenseite einzuhalten und muß eventuell, z. B. auf das Zeichen eines Autobus, sich noch weiter nach rechts begeben. In einem solchen Fall hatte der Radler einem Autobus gegenüber seine Geschwindigkeit nicht ermäßigt und sich diesem Wagen hinten angeschlossen, sondern er war „im gleichen flotten Tempo weitergefahren“ [1]) und unter die Räder gekommen. Das Gericht hat die strafrechtliche Haftung des Führers verneint, wohl nicht ganz ohne Unrecht. Allerdings war im Moment des Überfahrenwerdens der Führersitz des Wagens bereits über den Radfahrer hinausgekommen, so daß der Führer die Ereignisse hinter sich nicht mehr kontrollieren konnte.

Es hätte aber hier wohl nachgeprüft werden sollen, ob der Wagenführer von vornherein genügend Platz nach links gehabt hätte und möglichst weit dorthin gefahren ist, um jede Gefährdung zu vermeiden.

Was vom Überholen gilt, Abstände usw., ist erst recht beim Ausweichen, also dann, wenn sich Kraftfahrer und Radler in entgegengesetzter Richtung begegnen, zu beachten.

Nach § 22 KVO. hat der Führer eines Kraftfahrzeugs entgegenkommenden anderen Wegebenutzern rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen. Es darf daher „das Ausweichen nicht auf den letzten Augenblick verschoben werden“. [2])

Das Linksausweichen dem Radfahrer gegenüber ist, nachdem er Wegebenutzer ist, verboten. Es ist aber möglich, daß sich der Kraftfahrer mit dem Radler im Einzelfalle, sei es durch Winken, Zurufe, hierüber verständigt, z. B. bei Hindernissen, Ausbesserung von Straßen usw. Aber in diesem Falle hat sich der Führer gewissenhaft zu überzeugen, [3]) ob er nicht „durch dieses Manöver“ dritte Wegebenutzer, z. B. einen hinter dem Kraftwagen fahrenden anderen Kraftfahrer, der ja mit dem Linksfahren nicht rechnen kann, gefährdet. Kommt jedoch diesem vorschriftsmäßig auf der rechten Straßenseite fahrenden Kraftwagen ein Radfahrer vorschriftswidrig auf der gleichen Seite entgegen, ohne rechtzeitig auszuweichen, so darf der Kraftfahrer, der nicht nach rechts auszuweichen vermag, links ausweichen. [4]) Er braucht nicht etwa anzuhalten. [5]) In dieser Entscheidung zeigt sich eine praktische Anwendung des Grundsatzes, inwieweit der Kraftfahrer mit einem verkehrswidrigen Verhalten des Radfahrers zu rechnen hat. Er braucht nicht anzuhalten, denn der andere ist selbst Wegebenutzer und an ihn werden schärfere Anforderungen gestellt, als an den Fußgänger. [6]) Fährt er während des Ausweichens nun doch auf die andere, richtige Seite, so trifft den Kraftfahrer, da er nicht damit zu rechnen braucht, keine Verantwortung. Es ist dies sonst eine

[1]) OLG. Hamburg vom 3. 7. 1928 in VR. 1929, 134.
[2]) RG. vom 19. 11. 1926 in RDK. 1927, S. 126.
[3]) OLG. Hamburg vom 25. 10. 1929 in RDK. 1929, S. 60.
[4]) RG. vom 19. 11. 1926 in Recht 1927, S. 132.
[5]) Bayer. OstLG. vom 28. 6. 1927 in Verkehrsr. R. 1927, S. 459.
[6]) OLG. Karlsruhe vom 14. 6. 1926 in DAR. 1928, Sp. 349.

Überspannung der von einem Kraftfahrer verlangten Sorgfaltspflicht.[7])

Wohl aber bedarf es besonderer Aufmerksamkeit seitens des Kraftfahrers, wenn er bei windigem Wetter fährt und einem auf der Straße mit dem Winde kämpfenden und dabei „hinundherpendelnden Radler" begegnet. Bei dieser Art „Zickzackfahren" hat der Kraftfahrer[8]) sogar anzuhalten.

Daß dies auch nach RG. vom 25. 10. 30 bei einem infolge Trunkenheit hin und her fahrenden Radler zu geschehen hat, erscheint nicht ohne weiteres verständlich, da das RG. in dem früher aufgewiesenen Fall bei mutwilligem Hin- und Herfahren die Haftung des Fahrers abgelehnt hat.[9])

Wie aber sollte der Führer den Unterschied erkennen? Es bleibt wohl in jedem Falle selbstverständliche Pflicht, den andern nicht „über den Haufen" zu fahren,[10]) aber es kann wohl nicht gefordert werden, daß — einem Wegebenutzer gegenüber — gleich angehalten wird.

3. Gegenüber Kraftfahrzeugen.

Hinsichtlich der Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs, besonders bezüglich der Frage, inwieweit der Kraftfahrer mit einem unverständigen Verhalten eines anderen zu rechnen hat, werden an den Fahrer, wenn es sich bei dem anderen ebenfalls um den Führer eines Kraftfahrzeugs handelt, wohl die relativ geringsten Anforderungen zu stellen sein.

In weiterem Sinne gilt freilich auch hier der allgemeine Grundsatz, daß der Kraftfahrer sogar eines unverständigen Verhaltens anderer „Wegebenutzer" sich zu versehen hat, denn auch der Kraftfahrer *ist* Wegebenutzer.[11]) Es soll mit einer gewissen Einbeziehung auch des Kraftfahrers die Rücksichtnahme auf den anderen als herrschendes Prinzip im Kraftverkehr dokumentiert werden, soweit dies mit den Erfordernissen und Zwangsläufigkeiten des modernen Verkehrs vereinbar ist. Der Kraftfahrer soll auch unter sich nicht unter allen Umständen dem andern gegenüber auf sein Recht pochen, z. B. angesichts des Vorfahrtsrechts, aber andererseits erfordert die reibungslose Durchführung des Verkehrs eine straffe Ordnung, ohne die sich der heutige Verkehr bei seiner gewaltigen Ausdehnung nicht regeln läßt. Es verlangt die Sicherheit für alle, daß sich der eine darauf verlassen kann, daß der andere einem bestimmten Ereignis gegenüber, — insbesondere beim Überholen und Ausweichen — sich in ganz bestimmter Weise verhält; das Zögern und Abwarten eines Augenblicks kann für das eigene Leben verhängnisvoll werden. Hier einen richtigen Ausgleich zu

---

[7]) Bayer. ObLG. vom 6. 8. 1926 in JW. 1927, S. 185.

[8]) RG. vom 4. 2. 1927 in RDK. 1927, 174.

[9]) Ebenso RG. vom 1. 7. 1931 in HRR. 1931, 2086.

[10]) Ausdrucksweise des reichsgerichtl. Urteils.

[11]) Siehe *Müller*, S. 262; *Isaac-Sieburg* VII D.

schaffen, ist das allerschwierigste. Vor allem tragen die nicht endenwollenden und sich überstürzenden Verbesserungen der Fahrzeuge (bezüglich Geschwindigkeit, Anzugsmoment, Größe usw.) dazu bei, Instrumente zu erzeugen, deren Bewältigung der normale Mensch mit seinen beschränkten Kräften des Gesichts, der Reaktionsfähigkeit und der Nerven, nicht mehr gewachsen ist.

Entsprechend den obenentwickelten Grundsätzen der Rücksicht hat das Bayer. OstLG.[12]) z. B. bezüglich des Ausweichens zweier Kraftfahrzeuge ausgesprochen: „Die gemeinsame Sorge muß es sein, daß die Vorbeifahrt glatt vonstatten geht."

Die Vorschrift, daß rechtzeitig und genügend auszuweichen ist, setzt voraus, daß beide Fahrzeuge sich in Bewegung befinden,[13]) wobei aber ein vorübergehender Stillstand, etwa um den anderen vorbeizulassen, dem Zusammentreffen nicht den Charakter einer Begegnung nehmen soll.[14]) Gerade aber, wenn das andere Fahrzeug stillsteht, wird man bei der Vorbeifahrt mit besonderer Vorsicht zu erwägen haben, ob nicht etwa plötzlich der andere Fahrer — z. B. bei einer Reifenpanne — hinter dem Wagen in die Fahrbahn tritt, so daß man auch sagen könnte: „Die Vorschriften über Ausweichen setzen nicht voraus, daß beide Wagen sich in Fahrt befinden." Das Reichsgericht legt mit Recht Nachdruck auf die Rechtzeitigkeit des Ausweichens. Auch wenn es das berechtigte Vertrauen in die eigene Geschicklichkeit zulasse, erst spät auf die äußere rechte Straßenseite zu fahren, müsse so ausgewichen werden, daß der andere Wagen „auf eine größere Strecke freie Fahrt habe".[15]) Die Landstraße sei kein Sportplatz für Kunstfahrer.[16]) Vor allem ist dies späte Ausweichen gefährlich, weil der andere Führer in die Gefahr gerät, anzunehmen, sein Gegner wolle links ausweichen. Das kann sich besonders in den Grenzgebieten mit verschiedenem Prinzip des Ausweichens — z. B. Oberösterreich gegen Deutsches Reich — auswirken, so daß frühes auf die Seite fahren oft das gegebene Mittel sein muß, sich über das zu befolgende Prinzip zu einigen.

Ist es nun im Reichsgebiet Grundsatz, daß „ein Ausweichen nach links unter allen Umständen ausgeschlossen ist"?[17])

Die Gesetzesvorschrift, daß nach rechts auszuweichen ist, verträgt im allgemeinen im Interesse der Verkehrssicherheit keine Ausnahme. Wenn aber beide Fahrzeuge sich über Linksausweichen durch Winken und Zurufe einigen, so kann dies wohl nicht als ausgeschlossen angesehen werden. Das kann vorkommen, wenn jemand an dem Verbleiben auf der einen Seite ein besonderes Interesse hat, z. B. Milchwagen bei Belieferung der Häuser an der einen Straßenfront usw. Langsamstes Fahren des die Abweichung in Anspruch nehmenden ist stets vorauszusetzen.

---

[12]) E. vom 23. 12. 1927 in Verkehrsr. R. 1928, S. 140.
[13]) OLG. Rostock vom 10. 5. 1922.
[14]) Bayer. OstLG. vom 23. 12. 1927 in JW. 1928, 1750.
[15]) RG. vom 28. 10. 1903 in JW. 1903, S. 390.
[16]) RG. vom 3. 2. 1928.
[17]) OLG. Karlsruhe vom 20. 5. 1913.

Keinesfalls aber soll nach RG. vom 29. 10. 27 der auf der richtigen Seite Fahrende dem andern falsch Fahrenden gegenüber ohne weiteres berechtigt sein, unter Bezugnahme auf sein „Recht" einen Zusammenstoß herbeizuführen.[18]) In solchen Fällen könne dem Kraftfahrer ein Abweichen von den Fahrvorschriften nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten sein.

Einer positiven Gefährdung gegenüber ist eben in diesem Falle wie in den sonstigen Ausnahmefällen das Abweichen zulässig oder sogar erforderlich. Demnach spricht RG. vom 8. 2. 26[19]) aus, ein Ausweichen nach links sei geboten, wenn das entgegenkommende Fahrzeug nicht nach rechts ausweicht. Das RG. begründet dieses nach links Fahren zutreffend auch mit der eigenen Gefährdung des richtig Fahrenden für den Fall der Fortsetzung seiner Fahrt auf seiner Seite. In der Praxis wird man dem richtig Fahrenden jedoch daraus, daß er nicht links ausgewichen ist, fast nie einen Vorwurf machen dürfen, denn wann soll er bei der Schnelligkeit der Ereignisse beurteilen, daß sein Gegenüber nicht vorschriftsmäßig ausweichen, sondern die Verkehrsvorschriften sabotieren will.

Nach Bayer. OstLG.[20]) darf der Kraftfahrer, wenn ihm zwei Fahrzeuge entgegenkommen, von denen eines überholt wird, während das andere überholt, nicht auszuweichen suchen, sondern er muß anhalten. Man könnte aber ebensogut behaupten, der Überholende dürfe nicht überholen, bevor er sich nicht überzeugt hat, daß kein Fahrzeug entgegenkommt.

In engen, ein Ausweichen nicht ermöglichenden Straßen, darf sich keiner der beiden Führer darauf verlassen, daß der andere freiwillig anhalten wird.[21])

Der hauptsächlich in Norddeutschland anzutreffende Sommerweg gilt nicht als Bestandteil der Straße. Ein Ausweichen auf ihn ist weder erforderlich noch zweckmäßig, solange die Straßenbreite beiden Fahrzeugen Raum gibt.[22])

Von einem Überholen wird dann gesprochen, wenn beide Fahrzeuge sich in gleicher Richtung bewegen und „der Überholende, als der schneller sich bewegende, an dem Überholten vorüber und hierauf vor diesem in der beiden gemeinsamen Richtung sich weiter bewegt".[23]) Es ist aber der Begriff des Überholens analog dem vorbehandelten Fall beim Ausweichen — auch dann gegeben, wenn das überholte Fahrzeug in kurzer Unterbrechung der Fahrt auf der Fahrtstraße anhält.[24]) Es umfaßt also das Überholen nach OLG. Oldenburg vom 21. 10. 28[25]) drei Tätigkeiten, nämlich das Einholen, das auf gleicher Höhe Fahren und das Vorbeifahren. Doch hält das Bayer. OstLG. in ständiger Rechtsprechung daran fest,

---

18) Bei Lechner 1927, S. 207.
19) In RDK. 1926, S. 12.
20) E. vom 5. 6. 1928 in RDK. 1928, S. 480.
21) Bayer. OstLG. vom 14. 11. 1928 in DAR. 1928, Sp. 492.
22) RG. vom 7. 5. 1928 in DRZ. 1921 II, S. 68.
23) OLG. Dresden vom 6. 10. 1927 in RDK. 1927, 196.
24) OLG. Hamburg vom 27. 6. 1927 in DRZ. 1927 II, S. 302.
25) In DAR. 1929, 383.

daß der Tatbestand des Überholens nicht voraussetzt, daß die Überholung beendet ist.[26]) Es genügt hienach, wenn der Überholende auf gleiche Höhe mit dem Überholten gelangt ist. Die praktische Bedeutung des Unterschieds liegt hauptsächlich auf dem unten zu erörternden Gebiet der Frage, wann überholt werden darf.

Im allgemeinen sind die Wegebenutzer links zu überholen, vor allem, wenn es sich um ein Kraftfahrzeug handelt. Auch hier gilt indessen, daß rechts überholt werden darf, wenn der Überholte damit einverstanden ist.[27]) Es ist Sache des Überholenden, sich die zweifelsfreie Überzeugung zu verschaffen, daß der Überholte auf der linken Seite verbleiben wird.[28]) Freilich gibt es auch Gerichte,[29]) die die Zulässigkeit des Rechtsüberholens unter allen Umständen verneinen und dies mit der Feststellung, daß die Verkehrsvorschriften nicht dazu geschaffen seien, um befolgt oder nicht befolgt zu werden. Vor allem wäre aber ein solches Verbot mit der nahen Möglichkeit der Gefährdung dritter Verkehrsteilnehmer wohl zu begründen.

Das Überholen beginnt mit dem ersten Abweichen nach links, um neben das zu überholende Fahrzeug zu gelangen. Der Fahrer hat sich auf diese Weise mit größter Vorsicht zu überzeugen, ob vor dem zu überholenden Fahrzeug auf eine entsprechende zur Überholung benötigte Strecke die Straße frei ist. Er darf jedoch, um möglichst wenig von rechts abzukommen, bis er dies festgestellt hat, nicht zu nahe an das zu überholende Fahrzeug heranrücken, ein richtiges „Vorfühlen" ist aber immer zulässig.[30])

Wenn nun auch der Überholte nicht verpflichtet ist, seine Geschwindigkeit zu ermäßigen,[31]) um dem andern das Überholen zu erleichtern — nach § 23 KVO. hat er dies nur „durch sofortiges Rechtshalten zu ermöglichen" – so sollte doch dagegen eingeschritten werden, daß nunmehr das leider so häufige Wettrennen beginnt, das sich oft über weite Strecken hinzieht und das schon so viele Opfer gefordert hat. In vielen Fällen betrachtet es der Kraftfahrer so, als gereiche es ihm zur Unehre, sich überholen zu lassen. In Fällen, in denen die Beschaffenheit der Straße zu Staubbildungen führt, ist der Wunsch, sich nicht überholen zu lassen, begreiflich, immer aber ist ein derartiges Wettfahren gefährlich für die Beteiligten und dritte entgegenkommende Personen und Fahrzeuge, besonders in den Kurven. Man sollte daher bei Zusammenstößen mit Dritten in diesen Fällen mit besonderer Strenge verfahren.

In diesem Sinn hat das Reichsgericht schon die Auffassung ausgesprochen, daß ein Überholen mit 80 Kilometer Geschwindigkeit nicht zu billigen sei. Es kommt aber weniger auf die Geschwindigkeit, als auf die Umstände an. Was auf freier, gerader Landstraße noch zu billigen sein mag, wird auf kurven- und verkehrsreicher Strecke stets ein großes Wagnis sein. Es kann also im Überholen

---

[26]) Bayer. ObLG. vom 29. 4. 1927 in RDK. 1928, 332.
[27]) RG. vom 18. 3. 1926 in Verkehrsr. R. 1926, Sp. 217.
[28]) RG. vom 20. 5. 24 in JW. 1925, 487.
[29]) KG. vom 4. 11. 1926 in Verkehrsr. R. 1927, Sp. 95.
[30]) RG. vom 18. 5. 1930 in HRR. 1930, 1716.
[31]) OLG. Kiel vom 25. 7. 1928 in RDK. 1928, 322.

an sich schon eine grobe Fahrlässigkeit liegen, wenn nach den Verhältnissen zu große Geschwindigkeiten dabei erforderlich werden.

Der Abstand beim Überholen darf nicht zu gering sein.[32]) Wo ein genügendes Abweichen nach links nicht möglich ist, ist das Überholen zu unterlassen.[33]) Der einzuhaltende Abstand ist zwar durch besondere Bestimmungen nicht festgelegt,[34]) ist jedoch so zu wählen, daß die Vorbeifahrt den Überholten nicht gefährdet,[35]) also eher etwas weiter als nötig:[36]) beim Überholen von Radfahrern, insbesondere von Kraftradfahrern, wenigstens eine halbe Wagenbreite,[37]) beim Überholen von Kraftwagen mehr als eine halbe Wagenbreite.

Hinsichtlich des Überholens von Krafträdern gilt insbesondere wie beim Radfahrer der Grundsatz, daß die Schreckwirkung umso größer ist, je näher der Wagen am Kraftrad vorbeidonnert. In vielen Fällen sind die Wagenlenker zu bequem, um genügend nach links zu fahren. Das Vorbeirasen — Überholen mit sehr großer Geschwindigkeit — ist nach der richtigen Entscheidung des RG. vom 11. 4. 32[38]) für sich allein schon strafbar. Die große Schreckwirkung wird mit Recht als entscheidend gewogen.

Nach dem Überholen ist vor allem ein „Schneiden" des Überholten zu vermeiden. Der Führer hat einen entsprechenden Abstand eintreten zu lassen, bis er wieder vor das überholte Fahrzeug einbiegt.

Zu frühes Wiedereinbiegen ist nach § 23 KVO. strafbar.[39]) Auf der anderen Seite ist aber auch von dem Überholten zu erwarten, daß er seine Geschwindigkeit, wenn er schon sieht, daß er überholt wird, keinesfalls steigert. Eine Ausnahme kann nach RG. vom 25. 1. 1926[40]) geboten sein, wenn vor entgegenkommenden Fahrzeugen wieder die rechte Straßenseite zum Ausweichen vor diesen gewonnen sein muß oder andere Hindernisse es gebieten. Einer solchen „Ausnahme" kann jedoch leicht ein Verstoß gegen das Gebot, daß der Überholende sich von dem Freisein der Fahrbahn zu überzeugen hat, vorausgehen. Besondere Vorsicht ist am Platze beim Überholen in einiger Entfernung vor der Einmündung eines anderen Weges. Es ist in § 23 Abs. 4 KVO. ausgesprochen, daß an Straßenkreuzungen, Eisenbahnübergängen, verengten oder unübersichtlichen Wegestellen das Überholen verboten ist.[41]) Mit der Abänderung des § 23 KVO. im Jahre 1932 in diesem Sinn ist die Streitfrage, ob an Straßenkreuzungen überholt werden dürfe, entschieden worden.

---

[32]) Bayer. OstLG. vom 11. 5. 1928.
[33]) Bayer. OstLG. vom 17. 2. 1925 in JW. 1925, 1517.
[34]) RG. vom 24. 3. 1930 in Aut. Rundsch. 1930, 107.
[35]) Bayer. OstLG. vom 21. 11. 1930 in DRZ. 1931, 298.
[36]) OLG. Frankfurt v. 21. 12 26 i. JW. f. d. Priv. Vers. 1928, 260.
[37]) OLG. Düsseldorf vom 31. 5. 1926 in RDK. 1926, 11.
[38]) In DAR. 1932, 151.
[39]) Bayer. OstLG. vom 17. 2. 1925 in JW. 1925, 1517.
[40]) In RDK. 1926, 21.
[41]) RG. vom 3. 11. 1904 in DIZ. 1904, 1140.

Vorher hieß es in den Urteilen entweder, es sei verboten[42]) oder „nur mit besonderer Vorsicht gestattet".[43])

Das Überholen in Kurven ist stets gefährlich und dürfte wohl auch unter das Verbot des § 23 Abs. 4 KVO. fallen (Unübersichtlichkeit des Weges). In einer starken Linkskurve.[44]) wie in jeder starken Krümmung sollte es, wenn nicht größte Übersichtlichkeit gegeben ist, stets unterbleiben. Der Überholende muß nach OLG. Dresden vom 5. 6. 28[45]) damit rechnen, daß der Überholte zur Erhöhung seiner Sicherheit — Entgegenwirkung gegen die Zentrifugalkraft — etwas mehr gegen die Straßenmitte herüberbiegt. Aber der Überholte hat sich vor jedem Schneiden der Kurven zu hüten.

Unübersichtlich ist eine Wegstelle dann, wenn sie „nach ihrer natürlichen objektiven Beschaffenheit" — also nicht nach Anschauung des Täters — die Übersicht über den „Ablauf des Verkehrs" selbst bei langsamer Fahrt beeinträchtigt, die rechtzeitige Entdeckung von Hindernissen erschwert. Sich auf der Straße selbst bewegende Fahrzeuge — große Kasten- oder Möbelwagen — können aber „die Unübersichtlichkeit nicht bewirken".[46]) Es muß sich also darum handeln, daß „der Überblick über die Fahrbahn durch die natürliche Beschaffenheit des Geländes" behindert ist.[47]) Eine Verengung der Fahrbahn i. S. des § 23 KVO. kann nur dann angenommen werden, wenn das Überholen wegen des geringen Zwischenraums selbst bei aller Vorsicht noch mit Gefahr für die am Verkehr Beteiligten verbunden ist,[48]) wenn die beiden Fahrzeuge also oder andere Wegebenützer unter allen Umständen einem erheblichen Risiko ausgesetzt sind.

OLG. Dresden[49]) gibt die spezielle Auslegung, daß eine Verengung nicht vorliege, wenn zur Durchfahrt ein Raum von 1,75 bis 2,25 Meter zur Verfügung steht. Mit ganz besonderer Vorsicht ist bei Überholung an verengten Wegstellen die Möglichkeit zu prüfen, ob andere Fahrzeuge „plötzlich entgegenkommen können".[50]) Beim Überholen eines wendenden Fahrzeugs darf nicht versucht werden, „vor diesem über die Kreuzungsstelle hinwegzukommen",[51]) d. h. das herannahende Fahrzeug muß die Vollendung der Wendung des anderen Wagens, eventuell unter Anhalten, abwarten. Das andere Fahrzeug aber hat die Pflicht, „die Absicht des Umwendens genügend lang und deutlich zu erkennen zu geben".[52])

---

[42]) KG. vom 4. 2. 1929 in Aut. Rundsch. 1929, 7.
[43]) RG. vom 26. 10. 1925 in JW. 1925 II, 1367.
[44]) RG. vom 1. 12. 1927 in RDK. 1928, 232.
[45]) In RDK. 1928, 287.
[46]) OLG. Breslau vom 8. 12. 1928 in DAR. 1930, 266.
[47]) KG. vom 20. 1. 1930 in RDK. 1930, 12.
[48]) RG. vom 30. 11. 1928 in RDK. 1929, 342.
[49]) E. vom 24. 6. 1930 in DAR. 1930, 266.
[50]) RG. vom 20. 6. 1930 in DAR. 1930, 267.
[51]) RG. vom 19. 3. 1928 in JW. 1928, 1724.
[52]) OLG. Stuttgart vom 20. 4. 1927 in RDK. 1927, 200.

4. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs gegenüber Schienenfahrzeugen.

Ein verschuldeter Zusammenstoß mit der Eisenbahn oder Straßenbahn stellt sich rechtlich als besonderes Delikt, nämlich als Vergehen der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahntransports nach § 316 RStGB. dar.

Es braucht für die Erfüllung des Tatbestandes dieses Delikts allerdings nicht unbedingt zu einem körperlichen Aufeinanderstoßen gekommen zu sein, sondern es genügt zu seiner Vollendung schon die nahe Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts für die Verursachung eines Schadens, ausgenommen ein ganz geringfügiger.[53]

Da die Straßenbahn an feste Gleise gebunden ist und nicht auszuweichen vermag, so gilt der Grundsatz, daß der Straßenbahn Platz gemacht werden muß; in noch höherem Maße ist dies für die Eisenbahn zutreffend. Von einer Gleichberechtigung der übrigen Wegebenutzer den Schienenfahrzeugen gegenüber kann — mit Ausnahme der schon behandelten Vorfahrt nicht gesprochen werden, nicht nur weil letztere weniger beweglich sind, sondern auch weil sie der Allgemeinheit als Massenverkehrsmittel in besonderem Maße dienen.

Abgesehen also vom Vorfahrtrecht, das für alle Wegebenützer gemeinsam abgewandelt wird,[54] kommt demnach hauptsächlich das Überholen in Frage.

In § 23 Abs. 2 KVO. ist vorgeschrieben, daß an Schienenfahrzeugen, die bei einer Haltestelle halten oder im Anhalten oder Abfahren begriffen sind, auf der Seite, auf der die Fahrgäste verkehren, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem die Gäste nicht gefährdenden seitlichen Abstand vorbeigefahren werden darf. Es soll eben möglichst mit dem Verhalten des unverständigen Fußgängers, der beim Ein- und Aussteigen notgedrungen auf die Fahrbahn gerät, gerechnet werden.

Der Begriff „Schrittgeschwindigkeit" ist aus dem Fuhrwerksverkehr übernommen und bedeutet die Geschwindigkeit „eines im Schritt fahrenden mit Pferden bespannten Fuhrwerks".[55] Es braucht jedoch der Kraftfahrer nicht vorauszusehen, daß aus Straßenbahnwagen, die auf Weichen halten und offenbar schon seit einigen Minuten angekommen sind, plötzlich noch Leute aussteigen.[56]

Sehr streng OLG. Düsseldorf,[57] wonach der Führer mit dem Abspringen von Fahrgästen, solange der Straßenbahnwagen noch fährt, rechnen muß. Straßenbahnen sind auf der rechten Seite zu überholen, ausgenommen da, wo nur ein Linksüberholen möglich ist, weil die Straßenseite rechts von der vorausfahrenden Straßenbahn für die Vorbeifahrt zu schmal ist. Besondere Vorsicht ist am Platze, wenn der Kraftfahrer sich mit seinem Wagen Haltestellen der Straßenbahn nähert. Im allgemeinen muß damit gerechnet

---

[53]) OLG. Kiel in Verkehrsr. R. 1929, 367.

[54]) OLG. Kiel in Verkehrsr. R. 1929, 367.

[55]) OLG. Hamburg vom 15. 3. 1926.

[56]) OLG. Kiel vom 19. 10. 1925 in RDK. 1926, 103.

[57]) Vom 19. 12. 1927 in JW. 1929, 2063.

werden, daß die sich an den Haltestellen ansammelnden Personen die Neigung haben, ohne Rücksicht auf den Kraftwagen die Straße zu betreten, wenn ein Straßenbahnwagen in Sicht kommt;[58]) erst recht, wenn „der Wagen sich bremsend der Haltestelle nähert, kann dem Publikum ein Betreten des Fahrdamms nicht verwehrt werden.[59]) Beim überholen einer haltenden Straßenbahn muß der Kraftfahrer immer darauf gefaßt sein, daß Personen, die er nicht sieht, plötzlich um die Straßenbahn von der anderen Seite herumkommen, um einzusteigen.[60])

Was bei den Einsteigenden zu berücksichtigen ist, gilt auch hinsichtlich der Aussteigenden. Der Kraftfahrer muß sich sagen, daß viele die Straßenbahn verlassen und anschließend die Fahrbahn bis zum Bürgersteig überqueren, ohne sich weiter nach anderen herankommenden Fahrzeugen umzusehen.[61])

5. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs bei marschierenden Abteilungen, Reitern, Aufzügen usw., Tieren.

Als Wegebenutzer sind nach § 1 Ziff. KVO. auch anzusehen Reiter, marschierende Abteilungen, Aufzüge, sowie getriebene und geführte Tiere.

Hier gilt nach § 25 KVO. der Grundsatz, daß Truppenkörper nur durch die im Feuerwehrdienst begriffenen Fahrzeuge unterbrochen oder sonstwie in ihrer Bewegung gehindert werden dürfen.[62]) Aus dieser Fassung des Gesetzes ergibt sich, daß ein überholen nur insoweit gestattet ist, als eine Behinderung ausgeschlossen ist, während andererseits stets vom Kraftfahrzeug nach der freien Seite ausgewichen werden muß.[63]) Der Begriff des Truppenkörpers ist in der KVO. selbst nicht näher bestimmt. Man wird daher den allgemeinen Sprachgebrauch heranziehen müssen. Der Begriff dürfte mit den „marschierenden Abteilungen" des § 1 Ziff. 11 KVO. identisch sein.

Den Truppenkörpern gleichgestellt sind in § 25 KVO. die Leichenzüge und Prozessionen, die wiederum begrifflich mit den Aufzügen zusammenfallen dürften. Insbesondere in solchen Fällen wird der Kraftfahrer allgemein mit unverständigem Verhalten einzelner Teilnehmer zu rechnen haben. Im übrigen sei auf die beim Fußgänger mitbehandelte Rechtsprechung hinsichtlich des Verhaltens des Kraftfahrers gegenüber Menschenansammlungen Bezug genommen. (S. 157.)

Zusammenstöße mit Reitern oder mit getriebenen und geführten Tieren sind selten: man findet in der Rechtsprechung kaum derartige Fälle. Reiter sind nach § 28 der Straßenverkehrsordnung

---

[58]) RG. vom 30. 11. 1928 in DRZ. 1929 II, S. 25.
[59]) OLG. Hamburg vom 17. 10. 1927 in RDK. 1928, 96.
[60]) RG. vom 12. 1. 1914 in JW. 1914, 353.
[61]) Bayer. ObLG. vom 24. 5. 1927 in RDK. 1927, S. 185.
[62]) Siehe Fulle, S. 437.
[63]) Siehe Lechner, S. 271.

zur gehörigen Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr verpflichtet. Zum Reiten sind die dafür eingerichteten besonderen Wege (Reitwege) nach Möglichkeit zu benützen.[64])

Hunde sind als geführte Tiere in § 25 KVO. ausdrücklich ausgenommen; sie sind nicht „Wegebenutzer".

§ 20 KVO. bestimmt, daß der Kraftfahrer, falls ein Pferd oder ein anderes Tier vor dem Kraftfahrzeug scheut oder falls sonst durch dessen Vorbeifahren Menschen oder Tiere gefährdet werden, „langsam zu fahren, erforderlichenfalls anzuhalten[65]) und den Motor abzustellen" hat.[65])

Die Vorschrift ist an sich wohl verständlich, denn die Maschine kann vom Menschen beherrscht werden, das Tier, wenn es einmal scheu geworden, selten. Die Bestimmung wird aber nicht selten von Fuhrwerken auf dem Lande, ferner von Viehhaltern und deren Angestellten,[67]) besonders im Alpenvorlande ausgenützt, indem diese häufig Tierherden und Tiergruppen unzureichend beaufsichtigt auf der Straße laufen lassen, so daß diese wahre Verkehrsübel bedeuten, besonders das Großvieh. Dennoch soll der Führer auf dem Lande, in der Nähe von Häusern „mit plötzlichem Auftauchen von Tieren rechnen müssen".[68])

Es ist allerdings in § 30 der Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben, daß Tiere unter Verwendung einer angemessenen Zahl von Führern getrieben werden müssen, so daß der Verkehr möglichst wenig behindert wird.

6. Voraussehbarkeit des Kausalverlaufs gegenüber Fuhrwerken.

Für den Fuhrwerksverkehr fehlt es ebenfalls an einer reichsrechtlichen Regelung. Die Musterverordnung enthält in den §§ 1 bis 19 eine Reihe von Bestimmungen, die sich mit den Verhältnissen der Fuhrwerke befassen. Die Musterverordnung wurde in dem vom Reich empfohlenen Umfange allerdings von den meisten Ländern übernommen, so von Bayern am 8. 5. 26. Unter den neuen staatsrechtlichen Verhältnissen des Jahres 1933 dürfte überhaupt die Selbständigkeit der Länder auf diesem Gesetzgebungsgebiete im Aufhören begriffen sein.

Vom Standpunkt des Kraftfahrers aus ist die Feststellung wichtig, daß das Fuhrwerk zu den Wegebenutzern im technischen Sinn zählt.[69]) Man versteht unter Fuhrwerken Fahrzeuge, die durch tierische oder menschliche Arbeitskraft bewegt werden, ohne an Gleise gebunden zu sein.[70]) (Straßenverkehrsordnung § 1.)

---

64) Fulle, S. 378.
65) Bayer. ObLG. vom 14. 1. 1930 bei Müller, S. 245.
66) Siehe Oberländer-Innerlohner, S. 131.
67) Siehe Fulle, S. 433.
68) OLG. Naumburg vom 9. 12. 1927 bei Müller, S. 245.
69) KVO. § 1 Ziff. 11.
70) RG. in JW. 1929, 2059.

Der Kraftfahrer hat nicht nur mit einem unverständigen Verhalten der Fuhrwerkslenker oder menschlichen Zugkräfte, sondern auch mit einem regelwidrigen Verhalten der tierischen Zugkräfte zu rechnen, wie oben dargelegt.

Die Fahrzeuge müssen in verkehrssicherem Zustand sein und es dürfen zum Zug untaugliche, leicht scheuende Tiere nicht eingespannt werden.[71]) (§ Straßenverkehrsordnung.)

Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Urteil des Bayer. OstLG.,[72]) wonach — man kann wohl sagen im Gegensatz zu den Kraftfahrzeugen — „die Anforderungen an die Verkehrssicherheit der Fuhrwerke nicht absolut, sondern relativ zu bestimmen" sind. Es ist hier abzustellen „auf die Art und den örtlichen Bereich" ihrer Verwendung.

Bezüglich der Person des Führers bestimmt die Straßenverkehrsordnung, daß er „zur selbständigen Leitung „tauglich" sein muß, jedoch keines Führerscheins bedarf. Der Führer hat so auf dem Fuhrwerk Platz zu nehmen, daß er freie Aussicht nach vorne und nach den Seiten hat, was bei ländlichen Fuhren oft vernachlässigt wird.[73]) Besonders wichtig ist, daß Fuhrwerke mit weit nach hinten hinausragender Ladung die hinteren Enden bei Tag durch Strohkränze, Tücher usw. zu kennzeichnen, bei Nacht entsprechend zu beleuchten haben, wogegen häufig verstoßen wird. Die Vorschrift, die für Nachkommende von großer Bedeutung ist, gilt übrigens auch für Kraftfahrzeuge.

Im ganzen finden auf die Fuhrwerke nach der Straßenverkehrsordnung die gleichen Vorschriften Anwendung wie auf die Kraftfahrzeuge, so daß sich, da bei den Kraftfahrzeugen gemäß § 2 KVO. „die für den Verkehr mit Fuhrwerken allgemein geltenden Vorschriften" subsidiär Anwendung finden sollen, eine merkwürdige, für die Kraftfahrzeuge mit ihrer fast erschöpfenden Verkehrsregelung freilich wenig aufschlußreiche Rückbezüglichkeit ergibt.[74])

---

[71]) Fulle, S. 196.
[72]) Bayer. OstLG. in DAR. 1931, Sp. 347 (Urteil v. 9. 1. 31).
[73])
[74]) Müller, S. 706.

IV. Kausalzusammenhang.

Kausalität und Vorhersehbarkeit sind die beiden großen Probleme, die im Kraftfahrzeugrecht eine ganz hervorragende Stellung einnehmen. Man kann sagen, daß der weitaus größte Teil der in diesem besonderen Rechtsgebiet im einzelnen Fall zutage tretenden Schwierigkeiten eines der beiden Momente oder alle beide zum Gegenstand hat. Das eine Moment stellt die häufigste innere, das andere die häufigste äußere Beziehung zur Tat dar.

Es bildet allerdings die Frage der Vorhersehbarkeit systematisch nur einen Teil des Fahrlässigkeitsbegriffs,[75]) und sie steht insofern dem Komplex-Kausalzusammenhang nicht gleichwertig gegenüber, allein in der Praxis des Verkehrsrechts tritt innerhalb der Fahrlässigkeit die Voraussehbarkeit derart drastisch in den Vordergrund, daß die anderen wichtigen Fragen des Schuld- bzw. Fahrlässigkeitsbegriffs nirgends denselben Umfang in der Erörterung zu verzeichnen haben, wie eben das Moment der Voraussehbarkeit und dieser Rang kann nur mit der Kausalität verglichen werden.

Der Begriff des mitwirkenden Verschulden nimmt allerdings im Zivilrecht ebenfalls einen sehr breiten Raum ein, jedoch – und zwar teilweise mit Unrecht — nicht im Strafprozeß, wo immer noch — mit wenigen noch zu erörternden Ausnahmen — die Tat jedes einzelnen trotz der Nebentäterschaft für sich allein beurteilt wird.

Hinsichtlich des Verhältnisses von Vorhersehbarkeit und Ursachenzusammenhang zueinander kann gesagt werden, daß eine Verletzung allgemein anerkannter Sorgfaltspflichten für sich allein noch nicht geeignet ist, eine Haftung, sei es zivil- oder strafrechtlich herbeizuführen, sondern daß hinzukommen muß, daß im konkreten Fall der rechtswidrige Erfolg auch auf die Fahrlässigkeit des Täters zurückgeführt werden kann.

Wenn wir uns die Frage vorlegen, wann und wie ein bestimmtes Ereignis, eine bestimmte Wirkung, ein „Erfolg“ im Rechtssinne zustande gekommen ist, so fragen wir nach der Ursache. Wir entdecken, daß hier offenbar eine Reihe von Umständen zusammengewirkt hat, welchen die „Veränderung in der Außenwelt“ oder nach Frank[76]) auch in der „Innenwelt“ zuzuschreiben ist, daß dafür gewisse Zustände oder Kräfte wirksam geworden sind, die wir im Strafrecht als die „Bedingungen“ des Erfolgs bezeichnen. „Jeder Zustand und jedes Ereignis, bei dessen Mangel die Veränderung

[75]) RG. Strafs. Bd. 34, S. 91.
[76]) Frank, S. 13.

nicht eingetreten wäre, heißt Bedingung."[77]) Es fragt sich nun, ob unter den meist zahlreichen „Bedingungen" eine oder mehrere herausgegriffen und diese als die Ursache der aufgetretenen Veränderung, des Erfolgs bezeichnet werden können. Gibt es eine oder mehrere Ursachen oder ist jede Bedingung Ursache.

Für das Strafrecht interessieren in erster Linie die Bedingungen, die sich als menschliche Handlungen darstellen oder durch solche Handlungen gesetzt sind und so meint auch der Leipziger Kommentar,[78]) für das Strafrecht komme es nicht so sehr auf die logische Rechtfertigung des allgemeinen Begriffs „Ursache", als vielmehr darauf an, darzutun, welche Handlungen nach den Bedürfnissen des Lebens — in unserem Falle also des Kraftverkehrs bei seiner Auseinandersetzung mit den Belangen der Allgemeinheit — verboten und erlaubt seien, wo für sie die Verursachung beginne und aufhöre.[79])

Leipziger Kommentar unterscheidet zwischen Ursachen und Bedingungen grundsätzlich und mit folgender Begründung. Er erklärt das Vorhandensein von wirkenden Kräften überhaupt als „selbstverständliche notwendige Bedingung" für eine Wirkung und meint, die Feststellung allein, daß „eine oder mehrere Kräfte oder Kraftträger als notwendige Bedingungen für ihr Wirken" überhaupt da waren, bringe nicht weiter, ihr Dasein als conditiones sine qua non der Wirkung mache sie noch nicht zur Ursache, es bedürfe hiezu eines Umstandes (oder mehrerer), wodurch die „Auslösung der Kraft zu der bestimmten Zeit und in der bestimmten Richtung" gegeben wird und dieses Auslösungsmoment sei die Ursache. Es sei klar, daß es hienach gleichzeitig mehrere Ursachen für den Eintritt eines Erfolges geben müsse, da immer „mehrere Kraftwirkungen in einem Kreuzungspunkt zusammentreffen müssen, um einen bestimmten Erfolg zu erzielen". Da aber Leipziger Kommentar selbst zugibt, daß diese Auslösungsmomente selbst wirkende Kräfte seien, so scheint es, als ob sie doch viel Wesensähnlichkeit mit den Bedingungen der Frank'schen Definition in deren weiterem Sinn besäßen.

Das Hauptproblem der Kausalität besteht demnach darin, zu untersuchen, ob unter den Bedingungen des Erfolgs der einen oder anderen eine so hervorragende Bedeutung zukommt, daß man sie als die Bedingung kat exochen, d. h. als die Ursache bezeichnen kann.[80]) oder ob vielmehr alle oder mehrere (und welche dann) als Ursachen zu betrachten sind.

Nach Birkmeyer ist „Ursache" die wirksamste Bedingung, diejenige, die mehr als die übrigen zum Erfolg beigetragen hat.[81])

Binding geht in seinen „Normen"[82]) davon aus, daß zwischen den positiven, den „zum Erfolg hinstrebenden" Bedingungen

[77]) Frank, S. 14.
[78]) Leipz. Komm. S. 39.
[79]) Auch Kriegsmann Ger. S. 68, 315.
[80]) Frank, S. 13.
[81]) Birkmeyer: Ursachenbegriff und Kausalzusammenhang 1885.
[82]) Normen I, S. 113; Normen II, S. 472.

und den negativen, „ihn abhaltenden“ es zu einer Art Abwägung durch den Täter komme und er bezeichnet als Verursachung die Herbeiführung des Übergewichts. Seine Theorie, subjektiv gefärbt, unterscheidet sich von der Birkmeyers dadurch, daß er das Übergewicht an die Person des Täters bindet, er hält sich „streng an die Bestimmung, wann der menschliche Wille Ursache ist, weniger daran, was der Begriff der Ursache an sich ist“,[83]) während Birkmeyer die Psyche des Täters bei Beurteilung des Übergewichts ausscheidet.

Kohlers „Qualitätentheorie“ leitet die Ursache von derjenigen Bedingung ab, „welche die Existenz erregt“.[84])

Die Strafsenate des Reichsgerichts haben sich der von Burischen Äquivalenztheorie angeschlossen, wonach jede „conditio sine qua non“ als gleichwertig und als Ursache anzusprechen ist.[85]) Schon hier sei darauf hingewiesen, daß die „Gleichwertigkeit“ jedenfalls niemals als gleich in quantitativem Sinn, sondern nur in qualitativem Sinn verstanden werden soll.[86])

Das RG.[87]) entschied, im strafrechtlichen Sinn gelte (Frank sagt: „sei“[88])) jede Handlung oder Unterlassung als Ursache, die nicht weggedacht werden kann, ohne daß dadurch der rechtswidrige Erfolg entfiele. Treffe dies zu, so höre die Ursache nicht auf, Ursache zu bleiben, wenn außer ihr noch andere Ursachen mehr oder weniger (also quantitativ) zum Erfolg beigetragen haben. Dieser Anschauung hat sich Frank im wesentlichen angeschlossen, er führt als Ergebnis daraus an, eine menschliche Handlung sei dann als Ursache eines bestimmten Ereignisses anzusehen, wenn sie auch nur das geringste zu seinem Eintreten beigetragen habe.[89])

Diese Formulierung mag auf den ersten Blick außerordentlich hart erscheinen, insbesondere inbezug auf den modernen Kraftverkehr, wo nicht selten infolge des Verhaltens von Menschen und Tieren Situationen auftreten, bei denen man von einer gänzlich außerhalb der Erfahrung des täglichen Lebens selbst eines Verkehrserfahrenen liegenden Verkettung von Umständen zu sprechen vermag. Es fragt sich aber nicht, ob dieses System der Behandlung der Kausalitätsfrage übermäßig hart ist, sondern ob es als das logisch am meisten gerechtfertigte erscheint. So behauptet Heimberger[90]) von ihm, es entspreche am meisten den Gesetzen der Logik und führe zu den klarsten Ergebnissen.

In der Tat scheint es, als ob nicht darauf verzichtet werden kann, eine von einem Menschen gesetzte Bedingung oder mehrere solche als Ursachen zu bezeichnen, sofern feststeht, daß ohne sie der Erfolg entfallen wäre, daß also die Bedingung nicht hinweggedacht

---

[83]) Leipz. Komm. S. 39.
[84]) Goldt. d. A. 51, 317ff.
[85]) Leipz. Komm. S. 38.
[86]) Frank, S. 16.
[87]) E. v. 25. 1. 1927 I David 527, 16.
[88]) Frank, S. 15.
[89]) a. a. O. S. 15.
[90]) Heimberger, S. 15.

werden kann, ohne daß gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit des Erfolgseintritts abgelehnt werden müßte.

Der vom RG. in Strafsachen angewandten Theorie steht die Theorie der adäquaten Verursachung gegenüber, die von zahlreichen Vertretern der Wissenschaft und von den Zivilsenaten des RG. gebilligt wird; diese verzweigt sich wiederum in verschiedene Spielarten. Sie geht darauf aus, die Bedingungen, die zum Erfolg mitgewirkt haben, nach einer gewissen Wahrscheinlichkeitsrechnung dahin zu untersuchen, ob sie „eine generelle Tendenz“ [91]) haben, den Erfolg herbeizuführen, um jene als Ursachen auszuscheiden, die nur „durch eine außerhalb des Bereiches erfahrungsmäßiger Vorstellungen liegende Verkettung von Umständen Bedingung des Erfolgs“ geworden sind. [92])

Je nach dem Standpunkt, von dem aus beurteilt werden soll, ob die Verursachung eine „typische“ [93]) oder eine von den allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen völlig abweichende war, unterscheiden sich die verschiedenen Einzeltheorien der adäquaten Verursachung. Während Kries [94]) in seiner subjektiv adäquaten Theorie die Beurteilung von Täters Seite her voraussetzt, halten die Anhänger der objektiv adäquaten Theorie, Hauptvertreter Rümelin, [95]) dafür, daß die Beurteilung von seiten eines Dritten maßgebend sein soll und zwar wird wiederum unterschieden, ob jener Dritte in der Person des Richters — nachträgliche objektive Prognose — gefunden werden soll, oder ob der Entwickelung des Verlaufs auf seine Vorstellungsmöglichkeit das mutmaßliche Urteil eines „Verkehrserfahrenen“, der etwa am Tatort anwesend gewesen wäre, zugrunde zu legen sei. Der Begriff des „Verkehrstüchtigen“ wird denn auch, wie schon gezeigt, im Kraftfahrrecht häufig angewandt.

Aus der grundsätzlichen Anwendung der Aquivalenztheorie ergibt sich, daß der Kausalzusammenhang nicht beseitigt wird, wenn außer der Kausalreihe, die durch die menschliche Handlung in Bewegung gesetzt wurde, andere Bedingungen mitgewirkt haben. [96]) Diese Konsequenz muß dazu führen, eine unendliche Zahl von derartigen Momenten zur Berücksichtigung kommen zu lassen, „zu denen schließlich die Erschaffung der Welt selber als letzte Ursache gehört“. [97])

Daß die Gleichstellung der Bedingungen aber keineswegs in quantitativem Sinn gemeint ist, etwa so, als ob jede Bedingung gleichviel zum Erfolg beigetragen habe, wurde schon hervorgehoben. Eine Beschränkung erfolgt überdies durch die Erwägung, daß der Fragesteller je nach seinem Interesse bald diese bald jene Bedin-

---

[91]) Frank 17, S. 14.
[92]) Allfeld, S. 109.
[93]) Frank 17, S. 14.
[94]) Kries: Über den Begriff der objektiven Möglichkeit.
[95]) Rümelin: Die Verwendung der Kausalbegriffe im Straf- und Zivilrecht (1900).
[96]) Frank 17, S. 16.
[97]) Leipz. Komm. S. 39.

gung besonders zur Auswertung des Ursachenbegriffs heranzieht. „Das Interesse des Juristen ist aber vorzugsweise auf Erkenntnis der schuldhaft gesetzten Bedingung gerichtet.“ [98]) Das RG. hat in einer Entscheidung vom 5. 1. 22 [99]) ausgeführt, eine Ursache höre nicht deshalb auf, eine solche zu sein, weil außer ihr noch eine andere Ursache, die als „Hauptursache“ erscheine, den Erfolg herbeigeführt habe. Dies würde demnach auch dann der Fall sein, wenn der Täter nur eine relativ unbedeutende Bedingung gesetzt hat. Das RG. fährt in obiger Entscheidung fort: „Die scheinbare Härte, die in der Anwendung dieses weitgehenden Ursachenbegriffs auf strafrechtliche Tatbestände liegt, wird durch die regelmäßig geforderte Zurechnung zur Schuld ausgeglichen.“

Ebenso auch das Urteil des RG. vom 14. 6. 27, [100]) in dem es heißt, es stehe in der reichsgesetzlichen Rechtsprechung fest, daß fahrlässige Handlungen des Verletzten zur Unterbrechung des Kausalzusammenhanges niemals geeignet seien, die Anwendung dieses weitgehenden Ursachenbegriffs finde ihre Ausgleichung gegen „zu große Härte“ in dem subjektiven Erfordernisse der Voraussehbarkeit des Erfolgs.

Im gleichen Sinne spricht sich die Entscheidung vom 10. 11. 96 dahin aus, daß die in der Rechtsprechung des RG. angenommene Theorie, wonach eine durch Fahrlässigkeit veranlaßte Wirksamkeit für den Erfolg nicht die alleinige oder wenigstens die Hauptursache seines Eintritts sein müsse, ihre Ausgleichung gegen zu große Härte in dem subjektiven Erfordernis der Voraussehbarkeit finde.

Das RG. steht eben konsequent auf dem Standpunkt, daß eine Handlung von Täters Seite, die eine Bedingung gesetzt habe, von deren Mitwirkung der Erfolg abhängt, Ursache sei und bleibe und daß dann immer die Kausalität zugestanden werden müsse.

Es ist richtig, daß für das Gebiet der Fahrlässigkeit die in der Beibehaltung des erwähnten streng logischen, durch Zweckmäßigkeitsrücksichten nicht gemilderten Kausalitätsbegriff liegende Härte durch die Zurechnung zur Schuld abgeschwächt wird. Denn gehört zur Fahrlässigkeit „die Möglichkeit, den Erfolg vorauszusehen, so kann sich die Haftung nicht weiter erstrecken, als der Erfolg voraussehbar war“. [1])

Wir haben es ja im Verkehrsrecht in aller Regel nur mit fahrlässigen Erfolgsdelikten [2]) zu tun und besitzen daher außerdem in dem wohl ausgearbeiteten Begriff der kraftfahrrechtlichen Vorhersehbarkeit ein besonders geeignetes Mittel zur Regulierung übermäßiger Härten.

Von den Vertretern der adäquaten Theorie wird nun aber nicht bestritten, daß im Einzelfalle der Erfolg durch eine Verflechtung von Umständen herbeigeführt werden kann, von denen nicht

---

98) Frank 17, S. 15.
99) RG. Strafs. Bd. 56, 343ff.
100) In JW. 1927, S. 2804.
1) Frank 17, S. 188.
2) Ausnahmen, die Formaldelikte des Kraftverkehrs-Übertretungen.

ein einziger eine ihm adäquate Bedingung ist.[3]) Es wird aber die Anschauung vertreten, daß das Gesetz, wenn es von der Ursache spricht, immer eine Handlung meint, durch die eine dem Erfolg adäquate Bedingung gesetzt wird.[4])

Im Kraftfahrzeugverkehr kommt es eben nicht selten zum Ablauf einer Kausalreihe, bei der einzelne Glieder nur unter dem Einfluß von „besonders eigenartigen, ganz unwahrscheinlichen und nach dem regelmäßigen Lauf der Dinge außer Betracht zu lassenden Umständen zur Herbeiführung des eingetretenen Erfolgs geeignet gewesen sind[5]) und solche Bedingungen würden eben nach der adäquaten Theorie außer Ansatz bleiben. Es darf hienach jedoch nicht nur auf den Enderfolg gesehen werden, vielmehr müssen auch die zwischen der menschlichen Handlung und dem Erfolg liegenden sonstigen Bedingungen mit berücksichtigt werden, es muß geprüft werden, ob auch die Zwischenbedingungen adäquat sind".[6])

Man kann aber bei Anwendung der Adäquanztheorie z. B. nicht fragen: „Ist es entsprechend der erfahrungsmäßigen Vorstellung etwas außergewöhnliches, daß beim Kraftfahren ein mit körperlichen Behinderungen Behafteter beim Überqueren der Straße vom Kraftwagen überfahren wird, sondern es ist abzustellen auf sämtliche Bedingungen und Zwischenbedingungen des Einzelfalles, die nicht weggedacht werden können, ohne daß der Erfolg ausfiele und von diesen sind diejenigen Bedingungen als Ursachen auszuscheiden,[7]) die in diese adäquate Kausalkette nicht hereinpassen, so daß diese nicht berücksichtigt werden kann. Ist also in dieser Bedingungsreihe ein nicht adäquates Glied, gleichgültig ob eine der Bedingungen dem Vorgang oder der Erfolg den Bedingungen nicht adäquat ist, so ist ein ursächlicher Zusammenhang nicht mehr gegeben, der Kausalzusammenhang zu verneinen.[8]) Es ist demnach im obigen Falle nach der Adäquanztheorie z. B. ungefähr zu fragen, ob es der Lebenserfahrung eines einsichtigen Führers allgemein wohl noch entspricht, daß das Überfahren eines Invaliden mit einem Bein, der die offene Landstraße plötzlich in 5 Meter Entfernung vor dem Kraftwagen überquert und dem in diesem Augenblick das Holzbein bricht, so daß er in der Fahrbahn des Wagens zusammensackt, noch vermieden werden kann.

Nach der adäquaten Theorie wird die Verursachung des im nächsten Augenblick eintretenden Überfahrenwerdens durch den Kraftwagen ohne weiteres abzulehnen und damit der Fall erledigt sein. Nicht so nach der Äquivalenztheorie, denn auch die nicht

3) Frank 17, S. 14.

4) a. a. O. S. 14.

5) RG. in JW. 1931, S. 3313.

6) Müller, S. 236.

7) Müller, S. 237.

8) Müller sagt (S. 237), der Kausalzusammenhang sei dann „unterbrochen", während Frank (S. 17) den Ausdruck nur angewandt wissen will, wenn „eine Kausalreihe" nicht zum Ablauf kommt, also wenn von dritter Seite durch eine willensfreie Tat eine Kausalreihe eingeschoben wird, die die Kausalität der bisherigen Kette „abbricht". Das Ergebnis ist das gleiche.

schuldhaft gesetzte Bedingung bleibt zunächst verursachende Bedingung, wenn es ohne sie nicht zum Erfolg gekommen wäre. Sie wird freilich im obigen Fall nicht zur Schuld zugerechnet; es fragt sich aber, ob sie auch wirklich immer, wenn es im Einzelfall zu einem offenbar unrichtigen Ergebnis kommen würde, für die Zurechnung zur Schuld praktisch ausgeschieden werden kann.

Während wir demnach im Kraftfahrrecht bei Anwendung der Adäquanztheorie die Möglichkeit haben, Bedingungen, die an sich, „obwohl sie nicht hinweggedacht werden können", es nicht verdienen, bei Bildung eines strafrechtlichen Urteils über denjenigen, der an der einschlägigen Kausalreihe als Bedingungssetzer beteiligt ist, berücksichtigt zu werden — es ist hier hinzuweisen auf die auch von den Vertretern der Äquivalenztheorie anerkannte „Zweckmäßigkeit im Strafrecht" — a priori auszuscheiden und die Kausalität abzulehnen, so kann die Nichtberücksichtigung dieser fernliegenden Bedingungen in Anwendung der Äquivalenztheorie nur bei Erörterung der Schuldfrage erfolgen.

Ausgeschieden werden können — aber auch müssen — bei Prüfung der Verschuldungsfrage diejenigen Tatumstände, welche zum gesetzlichen Tatbestande gehören und deren Unkenntnis wiederum nicht durch Fahrlässigkeit verschuldet ist. „Indem das Gesetz zum Vorsatz die Kenntnis der zum gesetzlichen Tatbestande gehörenden Tatumstände erfordert, erklärt es nach der negativen Seite hin, daß der Täter solche Tatumstände, die außerhalb des gesetzlichen Tatbestandes liegen, nicht zu kennen braucht",[9]) obwohl sie ihm dann zur Verschuldung zugerechnet werden. Es ist nicht abzusehen, warum dieser Satz für die Fahrlässigkeitsdelikte weniger Gültigkeit besitzen sollte, mit dem Abmaße, daß hier das „Kennenmüssen" an Stelle der Kenntnis tritt.

Es ist aber denkbar, daß es das dominierende Prinzip gerechter Beurteilung gebieterisch fordert, Tatumstände bei Feststellung der Verschuldung auszuscheiden, die nicht zum gesetzlichen Tatbestande gehören und deren Unkenntnis ebenfalls nicht vom Täter durch Fahrlässigkeit verschuldet ist.

In diesem Falle würde die Äquivalenztheorie versagen, da es eben hier dann keine Möglichkeit der Ausscheidung gibt.

Andererseits kann der der Adäquanztheorie gemachte Vorwurf, sie verquicke die Schuldfrage mit der nach der Verursachung, nicht ohne weiteres als völlig unberechtigt zurückgewiesen werden. Denn wenn es auch richtig ist, daß es bei ihr ja nicht auf das Urteil des Täters im Einzelfall, sondern auf die allgemeine Vorstellung von der zu erwartenden Entwicklung des Kausalverlaufs ankomme, ferner daß auch bei ihr die Berücksichtigung des psychischen Verhaltens des einzelnen Täters erst bei Prüfung der Schuldfrage anzuheben habe, so ist hiezu doch darauf hinzuweisen, daß sich diese beiden Dinge (die allgemeine und die spezielle Voraussehbarkeit) praktisch wohl nicht leicht so scharf voneinander werden trennen lassen, wie es systematisch grundsätzlich erforderlich erscheint. Vor allem im Kraftverkehrsrecht mit seiner schon ohnehin bestehenden

[9]) Frank 17, S. 177.

Tendenz, auch bei Prüfung der subjektiven Zurechenbarkeit an das beim Täter beobachtete Verhalten den Maßstab der Erfahrung des Verkehrstüchtigen anzulegen und hienach in erster Linie — wegen der Interessen der Allgemeinheit — und weniger nach den persönlichen Qualitäten des Täters den Umfang seiner Schuld zu bemessen, besteht die Gefahr, daß bei der anzustellenden Untersuchung zwischen der Prüfung nach den Gesichtspunkten der allgemeinen Lebenserfahrung für die Verursachung und derjenigen der individuellen Voraussehbarkeit bei Behandlung der Schuldfrage nicht mehr der erforderliche Unterschied gemacht werde.

Übrigens liegt es nicht nur im Bereich der Frage nach der größeren Zweckmäßigkeit — denn es bedeutet unter Umständen wesentliche Mehrarbeit für Gericht und andere Prozeßbeteiligte — sondern es ist auch wegen der Gefahr sich selbst widersprechender Entscheidungen zu begrüßen, wenn es vermieden werden kann, daß es zu einer doppelten Prüfung einunddesselben Umstands kommen kann, indem dieser zunächst daraufhin zu untersuchen ist, ob er, weil außerhalb des Bereichs allgemeiner Erfahrung liegend (und insofern nicht allgemein voraussehbar) als Bedingung abgelehnt werden muß und dann später bei Erörterung der Schuldfrage evtl. nochmals daraufhin herangezogen werden muß, ob er speziell für den Täter voraussehbar war.

Freilich wird in der Praxis ein im Sinne der Adäquanztheorie fernliegender Umstand wohl immer gleichzeitig im konkreten Fall als für den Täter nicht voraussehbar zu gelten haben, aber es handelt sich hier um die theoretische Rechtfertigung der Adäquanztheorie und es ist im Einzelfalle wohl nicht ausgeschlossen, daß ein Täter zufolge bei ihm vorhandener ganz besonderer Verhältnisse eine Wirkung, einen Umstand voraussieht, dessen Eintritt nach der allgemeinen Erfahrung vom Verlauf der betreffenden Kausalreihe nicht erwartet werden konnte. Soll man dann dem betreffenden Täter dies etwa nicht zur Schuld rechnen? (z. B. bei hervorragender Sehschärfe). Mußte man hier nach der Adäquanztheorie die Kausalität verneinen, so bliebe hienach für eine strafrechtliche Verurteilung kein Raum.

Hinwiederum ist es besonders für das Kraftfahrrecht auch nicht zu billigen, wenn durch Anwendung der Äquivalenztheorie der Möglichkeit Vorschub geleistet wird, daß infolge Ausfalls der Ausscheidbarkeit offensichtlich fernliegender Bedingungen Ergebnisse bei der Schuldprüfung gezeitigt werden können, die nicht befriedigen.

Im Sinne der vom Reichsgericht gebilligten Bedingungstheorie führt daher das Urteil vom 31. 5. 20[10]) programmatisch aus, es sei für die Frage der Verursachung nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichts ausschließlich der im Einzelfall nachweisbare äußere Zusammenhang entscheidend, die allgemeine Vorhersehbarkeit des Erfolgs als des erfahrungsmäßigen Endgliedes des Verlaufs einer gleichartigen Handlung sei dagegen kein Merkmal der Verursachung, sondern komme lediglich als ein außerhalb letzterer liegendes Merkmal der Verschuldung in Frage.

---

[10]) RG. Straff. Bd. 54, S. 349.

In aller Regel soll auch im Strafrecht des Kraftverkehrs die Prüfung der Kausalitätsfrage vor Entscheidung in der Schuldfrage erfolgen, wenn auch im Einzelfall die Untersuchung zur Haftung von der Schuldseite her rascher und leichter zum Ziele führen mag.

Das Streben soll dahingehen, tatsächliche Zurechnung (imputatio facti) und Schuldhaftung (imputatio juris) scharf voneinander zu trennen; aber dies wird sich, vor allem bei der Adäquanztheorie, nicht immer ermöglichen lassen.

Interessant ist übrigens noch ein Hinweis auf den allgemeinen Sprachgebrauch. Nach diesem wird zwischen den notwendigen Bedingungen und der Ursache eines Ereignisses schon unterschieden und in der Regel zum Ausdruck gebracht, daß nur durch ein Zusammenwirken von Bedingungen eine Ursache entstanden ist. Eine Bedingung — auch wenn sie nicht hinweggedacht werden kann — ist hienach nicht Ursache, sondern bleibt eben Bedingung, Voraussetzung einer Ursache. Dies muß für den strafrechtlichen Kausalbegriff immerhin nachdenklich stimmen.

Wohl in diesem Sinn weist auch Müller[11]) darauf hin: „Eine einzige Bedingung erzeugt für sich allein keinen Erfolg, sondern stets das Zusammenwirken einer Zahl von Bedingungen."

Dieses Zusammenwirken bildet die eigentliche Ursache

11) Müller, S. 237.

V.

Nebentäterschaft — Mitwirkendes Verschulden.

So häufig wir im Zivilrecht und insbesondere im zivilen Kraftfahrzeugrecht das „mitwirkende Verschulden" erörtert und verwertet finden, so selten tritt uns der Begriff im Strafrecht entgegen.

Es hat § 9 des KFG. die an sich in diesem Gesetz enthaltene grundsätzliche Haftung ohne Verschulden (Erfolgshaftung) in der Praxis wesentlich eingeschränkt, indem er in den Fällen mitwirkenden Verschuldens des Verletzten die Anwendbarkeit des § 254 BGB. mit seiner Verteilung des Schadens nach Maßgabe der Verursachung und Verschuldung ausgesprochen hat. Von einem mitwirkenden Verschulden des Verletzten aber wird man in einer recht erheblichen Zahl der im Verkehr vorkommenden Unfallverletzungen sprechen können; es liegt im Wesen des Verkehrsunfalls, daß häufig der andere auch nicht alles getan hat, was zur Verhinderung des Unfalls hätte von seiner Seite geschehen können. Es ist demnach zu prüfen, in welchem Maße die Handlungsweise beider Teile zum Erfolg beigetragen hat und für ihn von ursächlicher Bedeutung geworden ist.[12]

Nach § 254 BGB. hängt, wenn bei der Entstehung eines Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, Grund und Betrag des Anspruchs von den Umständen, insbesondere „davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist".

Nach dem älteren Standpunkt des Reichsgerichts[13] kommt es bei Anwendung des § 254 BGB. lediglich darauf an, in welchem Maße der eingetretene Erfolg von dem einen oder anderen verursacht worden ist, während die Frage, ob ein Verschulden des andern mitgewirkt hat, nur die Voraussetzung für die Ingangsetzung des Ausgleichsverfahrens bildet und so jenes mitwirkende Verschulden selbst nicht zur beiderseitigen Abwägung gelangt.

In gemäßigter Form ergab sich hieraus die vielenorts gebilligte Auffassung, als müsse bei Entstehung eines Schadens sich der Verletzte nicht nur sein mitwirkendes Verschulden, sondern auch jede mitwirkende Verursachung anrechnen lassen, für die er irgendwie herangezogen werden könne.[14]

---

[12]) Hellingrath, S. 55.
[13]) RG. v. 12. 2. 1903 in RG. Ziv. s. Bd. 53, S. 399.
[14]) OLG. Naumburg v. 7. 5. 1929 in RDK. 1929, 511.

Es könne daher zulässig erscheinen, aus § 254 den Rechtssatz abzuleiten, daß gegenüber der vom Schädiger zu verantwortenden Ursächlichkeit jede beim Beschädigten selbst gegebene Ursächlichkeit zur Schadensausgleichung herangezogen werden müsse. Dieser Grundsatz ist vom RG. in einer Entscheidung angewandt[15]) in einem Falle, in dem ein Tierhalter, dessen eigenes Tier die Entstehung des Schadens mitverursacht hatte, wegen dieses Schadens von einem anderen Tierhalter Ersatz verlangte.

Aber im Gegensatz hiezu steht schon die Entscheidung des RG. vom 26. 5. 08, in der die Ausführung der Revisionsbegründung, das Vordergericht habe nicht von vorwiegender Verursachung, sondern von vorwiegendem Verschulden gesprochen, zurückgewiesen und erklärt wird, die Stelle in § 254 BGB. sei eben darum nötig gewesen, um eine Ausdrucksweise zu finden, die auf alle unter den § 254 gehörenden Fälle gleichmäßig passe.[16])

In den späteren Entscheidungen des Reichsgerichts tritt denn auch der Gesichtspunkt der Abwägung der beiderseitigen Verursachung zugunsten der Abgleichung des beiderseitigen Verschuldens zurück.[17])

Freilich wurde die frühere Auffassung des Reichsgerichts mit dem Einwand bekämpft, bzw. sie wurde dahin ausgelegt, das RG. habe die Mitverursachung dem Mitverschulden nur in dem Falle gleichstellen wollen, in dem es sich auf seiten des die Mitursache Setzenden um eine für ihn bestehende Gefährdungshaftung gehandelt habe, aber selbst in diesem Falle sei die Gleichstellung nicht zu billigen, wenn sie mit einem Verschulden des Schädigers zusammentreffe, also dort nicht ebenfalls nur Gefährdungshaftung als Schuldgrund in Betracht komme; es könne insofern also lediglich Gefährdungshaftung gegen Gefährdungshaftung ausgeglichen werden.[18])

Immer aber ist in den neueren Urteilen ausgesprochen, daß nicht abgemessen werden kann, inwieweit der Erfolg von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist, solange Art und Umfang des Verschuldens nicht bei beiden feststeht, solange also „Gewisses mit Unbekanntem verglichen werden müßte".[19]) Eine Abwägung der beiderseitigen Verursachung ist regelmäßig erst möglich, wenn das Maß der beiderseitigen Verschuldung festgestellt ist.

Aus diesen Beispielen ergibt sich deutlich, daß der Begriff der Gegeneinander-Abwägung der Mitverursachung und des Mitverschuldens im Zivilrecht einen bedeutenden Platz einnimmt.

Im Strafrecht des Verkehrs jedoch wie auch sonst im Strafrecht sehen wir bei den hier zu untersuchenden Fahrlässigkeitsdelikten die Kausalitäts- wie die Schuldfrage im Falle der fahrlässigen Mitwirkung eines anderen — Regelfall — fast in keiner Weise auf diese Mitwirksamkeit abgestimmt.

---

[15]) RG. v. 21. 11. 1907 in RG. Ziv. Bd. 67, S. 120.
[16]) In JW. 1909, S. 46, 47.
[17]) Z. B. in den E. v. 22. 1. 1931 in JW. 31, 3320; 23. 4. 1931 in RV. 1931, 90.
[18]) OLG. Karlsruhe v. 25. 4. 1929 in RDK. 1930, 309.
[19]) RG. v. 23. 4. 1931 in JW. 1931, 1959.

Es wird vielmehr das Verhalten jedes Täters für sich allein beurteilt nach dem Grundsatz: „Jeder Beteiligte ist nur entsprechend seinem eigenen Tun und seiner eigenen Schuld zu bestrafen.“[20])

Und doch, wenn wir darauf geschlossen haben,[21]) daß jenes „Zusammenwirken von Bedingungen“ die eigentliche Ursache im logischen Sinne darstellt, — nicht im strafrechtlichen Sinne, wo jede für den Erfolg nicht zu entbehrende Bedingung Ursache ist — verdient es in vielen Fällen der „fahrlässigen Mittäterschaft“, der „Nebentäterschaft“, eben dieser Täter ebensowenig wie im Zivilrecht, daß sein Handeln völlig frei für sich allein und losgelöst vom Tun des anderen Täters beurteilt werde, nämlich dann, wenn keines Täters Verhalten für sich allein für den eingetretenen Erfolg ursächlich war und die beiden Handlungen daher organisch miteinander verflochten sind.

Denn gerade diesem wechselseitigen Beitragen von Bedingungen ist es zu danken, daß es im gegebenen Falle zum Verkehrsunfall überhaupt kommen konnte. Für sich allein wäre des Täters gesamtes Wirken niemals Bedingung zur Herbeiführung eines strafbaren Erfolges geworden.

Wir können zwar bei der fahrlässigen Mehrtäterschaft im obigen Sinne zwei Hauptfälle unterscheiden. In dem einen kommen trotz der fehlenden Gemeinschaftlichkeit des Wollens hinsichtlich des Erfolgs die beiden Täter — eventuell auch mehrere Täter, z. B. beim Zusammenstoß dreier Fahrzeuge oder bei Mischungen von Verkehrsbeteiligten (Kraftwagen — Fuhrwerk — Radler) — nach Kausalitätsgrundsätzen allein im vollen Umfange als Verursacher in Frage, im anderen Falle sind zwar auch zwei oder mehrere Täter vorhanden, aber nur infolge des fahrlässigen Zusammenwirkens konnte es überhaupt zum Erfolge kommen.

Die Fälle, in denen der Erfolg von jedem Teil für sich allein herbeigeführt worden wäre, interessieren in diesem Zusammenhange nicht weiter, denn sie rechtfertigen es durchaus, daß — in Uebereinstimmung mit den Anschauungen der herrschenden Lehre — die strafrechtliche Beurteilung nach dem Verhalten des einzelnen Täters ohne Rücksicht auf das des anderen erfolge.

Wohl aber erscheint der zweite Unterfall berücksichtigenswert, in dem das Verhalten keines Täters allein für den eingetretenen Erfolg kausal war, in dem es ohne die hinzutretende fahrlässige Mitwirkung des anderen nicht zur Tat gekommen wäre.

Es sollen hier also diejenigen Fälle zur Betrachtung herangezogen werden, in denen beide Teile Bedingungen zur Verwirklichung des Tatbestandes von solcher Quantität und Erheblichkeit gesetzt haben, daß diese Bedingungen in ihrem Zusammenwirken als Ursachen im Sinne des Strafrechts angesehen werden müssen.

Freilich taucht hier sofort das Problem des Unterschiedes zwischen Täterschaft und Beihilfe auf, zugleich mit dem der Differenz zwischen Tätigkeits- und Erfolgsdelikten.

---

[20]) Siehe S. 79 in Schäffer: Strafrecht.
[21]) Seite 202.

„Wer bei einem Delikt mitwirkt, dessen Tatbestand nur eine Tätigkeitshandlung erfordert, ist, wenn er sie nicht selbst vornimmt, nur Teilnehmer.“ [22]) Aber solche Delikte können bei der Untersuchung der Fälle fahrlässigen Zusammenwirkens außer Betrachtung bleiben — es könnte sich hier lediglich um die kraftfahrrechtlichen Übertretungen handeln — vielmehr interessieren hier die Delikte mit Tatbestandshandlungen, die die Herbeiführung eines bestimmten Erfolges bezeichnen, insbesondere fahrlässige Körperverletzung und Tötung. Es ergibt sich dann der Satz, daß bei Delikten mit Erfolgshandlungen die Täterschaft in dem Setzen einer Ursache, die Teilnahme in dem Setzen einer bloßen — unterstützenden — Bedingung besteht. [23])

Da auf alle Fälle bei der Untersuchung fahrlässigen Zusammenwirkens die subjektiven Theorien ausscheiden müssen, weil ja schon der Wille zum Zusammenwirken mangelt, so muß also hier „der Unterschied zwischen Täterschaft und Teilnahme nicht subjektiv, sondern objektiv gefaßt werden“. [24])

Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß Teilnahme bei Fahrlässigkeitsdelikten logisch denkbar ist, [25]) vor allem im Kraftfahrrecht, in dem sich die fahrlässig Handelnden häufig in gegenseitiger Sicht nähern, so daß es nicht an dem Bewußtsein gemeinschaftlichen Handelns, sondern nur an dem gemeinschaftlichen Wollen eines Erfolgs fehlt. Die herrschende Lehre steht ja hauptsächlich deswegen auf dem Standpunkt, daß es eine Teilnahme im strafrechtlichen Sinn bei fahrlässiger Begehung nicht geben könne, weil dieser Begriff in subjektiver Beziehung das Bewußtsein der Gemeinschaftlichkeit erfordere. [26]) Freilich geht derjenige der beiden Täter, der bloße „fahrlässige Beihilfe“ zur Tat des andern, ebenfalls fahrlässig Handelnden geleistet hat, nach allgemeinen Regeln straflos aus, obwohl auch hier wiederum ausgesprochen werden muß, daß dieses fahrlässige Beitragen von, wenn auch untergeordneten, Bedingungen es im Einzelfall gar wohl sein kann, was sich für den eigentlichen Täter verhängnisvoll auswirkt, indem dieser ohne die fahrlässige unterstützende Tätigkeit des andern den Erfolg häufig nicht in der Weise, wie er eingetreten ist, verursacht hätte.

Es sollte daher auch in solchen Fällen das mitwirkende Verschulden des anderen bei der Strafzumessung außer Ansatz bleiben.

Eine besondere Berücksichtigung aber ist für die Fälle der fahrlässigen Mittäterschaft zu fordern, bei der dem anderen Täter, sofern er nur irgendeine Bedingung, die für den Erfolg wesentlich war, gesetzt hat, die Fehler des anderen Teils in ihrem vollen Umfang mit aufgebürdet werden, soweit es sich um die Kausalfrage handelt.

Hier erweist sich die Anwendung des Satzes der Äquivalenztheorie, daß Täter derjenige ist, der auch nur das geringste un-

---

22) Frank, S. 103.
23) a. a. O. S. 104.
24) a. a. O. S. 104.
25) Köhler, S. 502; Frank, S. 110.
26) Frank, 17. Aufl. S. 111.

mittelbar zum Erfolg beigetragen hat,[27]) als besonders verhängnisvoll, während nach der Adäquanztheorie im Einzelfalle befriedigendere Ergebnisse erzielt werden können.

Kein Verhalten eines der mehreren Täter kann in diesen Fällen für sich allein als Entstehungsgrundlage des Erfolgs, als „Ursache" im weiteren, philosophischen Sinne des Wortes angesehen werden, sondern der Unfall konnte nur durch das Ineinandergreifen der selbständigen Handlungen der einzelnen Täter sich ereignen. Ohne das nebentäterische Mitwirken wäre es ja zu einem Erfolg nicht gekommen und damit wäre auch jener nichtwegdenkbare Beitrag des einen Täters zur Handlung des anderen, der mit zur Bejahung der Kausalität im ganzen führte, unterblieben.

Übrigens braucht hier nach der Adäquanztheorie in geeigneten Fällen die Kausalität des nebentäterischen Verhaltens durchaus nicht immer abgelehnt zu werden, denn auch „wenn zwar die Handlung nur vermöge ihrer Verbindung mit anderen Umständen zur Bewirkung des Erfolges sich eignete, die entweder zur Zeit der Tat schon vorlagen oder ihr nachfolgten, aber diese Verbindung keine ungewöhnliche Erscheinung ist", ist hienach der ursächliche Zusammenhang zu bejahen.[28])

Das gleiche ergibt sich nach Köhler,[29]) der ausspricht, daß die Verkettung einer Bedingung mit dem Erfolg noch nicht dadurch zu einer abnormen werde, daß sie unter Vermittlung eines schuldlos oder fahrlässig handelnden Dritten — eines Nebentäters — zustandekomme.

Die Kausalität kann aber hienach in Fällen, in denen die Bedingung eine fernliegende war, trotz Beitrages einer wesentlichen Bedingung für den einen Nebentäter verneint werden. Man hat mit Hilfe der Adäquanztheorie die Möglichkeit, der Tatsache, daß im gegebenen Fall eine große Anzahl von Bedingungen von Nebentäterseite gesetzt worden ist, Rechnung zu tragen und dann, wenn diese Mehrzahl so überwiegend ist, daß daneben die Bedeutung der vom anderen Nebentäter gesetzten Bedingungen wesentlich verliert, die Verursachung für den letzteren abzulehnen.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, daß das Problem der Nebentäterschaft in erster Linie ein solches der Kausalität ist.

Daß dem Begriff des fahrlässigen Zusammenwirkens doch eine erhebliche Bedeutung zukommt und daß ein Bedürfnis zu seiner systematischen Berücksichtigung — auch für die Rechtsprechung — besteht, zeigt sich in der Tatsache der Herausbildung des Begriffs der strafrechtlichen Nebentäterschaft in der Rechtswissenschaft.

Wie aber steht es mit dem Verschulden? Man wird, auch wenn die Richtigkeit des Standpunkts, daß bereits die schuldhafte Setzung einer einzigen Bedingung, ohne die der Erfolg nicht eingetreten wäre, genügt, um auch die Schuld zu begründen, unbestritten bleibt, nicht leugnen, daß es einen Unterschied ausmacht, ob der Täter

---

[27]) Frank 17, S. 15.
[28]) Allfeld, S. 110.
[29]) Köhler, S. 197.

eine große Anzahl oder nur einige wenige Bedingungen verschuldet hat.

Wenn auch die nicht verschuldeten Bedingungen und Tatumstände dem Täter nicht zugerechnet werden, so spricht doch eine natürliche Vermutung für höhere Schuld im obigen Sinn bei Häufung der zuzurechnenden Bedingungen.

Nach der herrschenden Meinung ist es für die Beurteilung der Schuld eines Nebentäters gleichgültig, ob außer ihn noch den Nebentäter, mit dem er zusammengewirkt hat, ein Verschulden trifft oder nicht.

Aber eben weil er ohne das schuldhafte Handeln des andern, für welches er nicht verantwortlich gemacht werden kann, garnicht in eine strafrechtliche Haftung hereingeraten wäre, sollte dieser Umstand auch auf die Bestrafung des anderen Täters nicht ohne Einfluß bleiben. Diese Tragik des Verhängnisses, das darin gelegen ist, daß der Fahrer das Unglück hatte, mit einem verkehrsuntüchtigen statt mit einem verkehrserfahrenen Partner -- mit welch letzterem es zu einem Erfolg nicht gekommen wäre -- zusammenzutreffen, ist es, was seine Tat einer milderen Beurteilung zugänglich machen soll.

Strafrechtlich kommen als Folge von Zusammenstößen fahrlässige Körperverletzungen in Frage.

Soweit es sich nach allgemeinen Strafrechtsgrundsätzen um ein Zusammentreffen von leichten Körperverletzungen auf der einen mit ebensolchen auf der anderen Seite handelt, hat das Gericht gemäß § 233 RStGB. die Möglichkeit, die Schuld der Täter gegeneinander zu kompensieren oder sogar einen für völlig straffrei zu erklären.

Es fragt sich nun, wie der gesetzliche Wortlaut „auf der Stelle erwidert werden" aufzufassen ist. Untersucht man den Ausdruck auf seine wörtliche Bedeutung, so ist die Anschauung gerechtfertigt, daß er nur etwas Tatsächliches, einen Vorgang, bezeichnet, die Frage, ob vorsätzliches oder fahrlässiges Handeln gemeint sei, aber dahingestellt bleiben soll. Aus diesem Grunde besteht kein Anlaß, auf die Anwendung der Kompensation bei fahrlässigen Delikten zu verzichten. Übrigens wäre nicht abzusehen, warum das, was für vorsätzliche Körperverletzung gelten solle, nicht erst recht ebenso auf die fahrlässige Begehung als die mildere Schuldform angewandt werden könne.

Auch Frank[30]) bejaht für die fahrlässige Körperverletzung ausdrücklich die Kompensationsmöglichkeit. Es ist weiterhin nicht abzusehen, warum diese Schuldaufrechnung nicht auch bei den Fahrlässigkeitsdelikten — leichten Körperverletzungen — des Kraftverkehrs zur Anwendung gelangen sollte.

Von dieser Aufrechnungsbefugnis sollte im Kraftfahrrecht ein möglichst ausgiebiger Gebrauch gemacht werden; in der gerichtlichen Praxis jedoch ist diese Culpakompensation bis jetzt nur ganz vereinzelt anzutreffen.

---

[30]) Frank, S. 495.

Freilich gilt es im Strafrecht, anders wie im Zivilrecht, nicht, die Verletzung der Interessen des Verletzten wieder gutzumachen, in welcher Aufgabe sich der zivilrechtliche Schadenersatzprozeß erschöpft, sondern es geht darum, den Strafanspruch des Staates zu befriedigen, den Täter auch um seiner in der Verletzung eines anderen liegenden Gefährdung der Allgemeinheit zu bestrafen, aber indem eben dieser andere gegen den Täter ebenfalls schuldhaft gehandelt hat, so daß beide für sich wechselseitig die Exponenten des öffentlichen Strafinteresses bilden und es beide schuldhaft wachgerufen haben und daher gleichzeitig Verletzte im engeren wie weiteren Sinne und Verletzter sind, verdienen sie eben eine andere Betrachtung ihres Handelns.

Besonders dann ist aber die Strafbarkeit des einen Teilnehmers zu verneinen, „wenn mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit feststeht",[31]) daß es zum Erfolg auch bei pflichtmäßigem Handeln dieses einen Täters gekommen wäre.

Exner bezeichnet diese Feststellung als „Unterbrechung des Schuldzusammenhanges".[32])

Was den Fall des Zusammenwirkens dreier oder mehrerer Nebentäter im besonderen betrifft, so ergibt sich folgendes:

Im Zivilrecht wurde dieses Falles durch die besondere Vorschrift des § 17 KFG. gedacht, in dem bestimmt ist, daß bei Schadensverursachung durch mehrere Kraftfahrzeuge im Verhältnisse der Fahrzeughalter zueinander die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhänge, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Wir finden hier also, daß § 177 den gesetzgeberischen Gedanken des § 254 BGB. über die Culpakompensation auf das Verhältnis zwischen mehreren Ersatzpflichtigen überträgt.[33])

Es kann aber auch vorkommen, daß zwei Kraftfahrzeuge zusammenstoßen und sich ein dritter Wegebenutzer, z. B. ein Radfahrer, ein Fuhrwerk oder ein Fußgänger als Nebentäter beteiligt, indem er unsachgemäß handelt. Auch in diesen Fällen wird im Zivilrecht von der Schuldaufrechnung nach den §§ 9 und 17 KFG. in Verbindung mit § 254 BGB. Gebrauch zu machen und der Schaden entsprechend zu verteilen sein.

Offenbar ist auch hier die Überlegung berechtigt, daß je mehr Bedingungen von den verschiedenen Nebentätern gesetzt worden sind, je mehr Bedingungen also sich überhaupt zum Erfolge vereinigen und je geringer dadurch der Anteil des einzelnen Täters an der Gesamtheit der Bedingungen wird, desto geringer auch in der Regel sein Verschulden sein muß, so daß der Richter mit der Schuld der übrigen Täter zu kompensieren vermag.

Im Strafrecht finden wir diese Gesichtspunkte aus den oben erörterten Grundsätzen der Beurteilung jeder Täterhandlung für sich noch wenig verwertet, doch ist hierin in letzterer Zeit in den

---

[31]) RG. I D. 375/27 bei Exner, S. 503.
[32]) Exner, S. 583.
[33]) Lechner, S. 100.

Urteilen verschiedener Gerichte eine allmähliche Wandlung der Anschauung nicht verkennbar.

Schließlich kann auch ein in vielen Fällen wirksam werdendes Mitverschulden der Herstellerfirma des betreffenden Kraftfahrzeugs nicht unerwähnt bleiben. Dieses Verschulden ist zunächst ein völlig latentes, bis es zum Unfall kommt und bezieht sich auf Konstruktionsfehler des Fahrzeugs und auf Verwendung schlechten Materials zu seiner Herstellung. Es gibt wirklich Konstruktionen und Konstruktionseinzelheiten, die, wie z. B. ungenügende Bremsvorrichtungen, ein solches Fahrzeug für die Herbeiführung eines Unfalls geradezu prädestiniert erscheinen lassen. Es ist allerdings sehr schwierig, einen solchen Gesichtspunkt, der zweifellos die Setzung einer oft sehr wesentlichen Vorbedingung zum Gegenstande hat, in das geltende Strafrecht einzubeziehen; denn es scheitert die Einführung abgesehen von dem Mangel verfahrensrechtlicher Grundlagen schon daran, daß das Gericht sich über die Mitursächlichkeit dieser latenten Bedingungen in der Regel mangels technischer Kenntnisse kein zutreffendes Bild zu machen vermag. Das Verschulden eines Fahrers, der die ihm gestellten Verkehrsaufgaben mit solchem Fahrzeuge zu bewältigen hat, ist wesentlich geringer als das desjenigen, der ein wohleingerichtetes Fahrzeug zur Verfügung hat.

Literatur-Verzeichnis.

	zitiert als:
Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 1922	Allfeld
Deutsches Autorecht, herausgegeben vom Allg. Dtsch. Automobilclub, München-Berlin.	DAR.
Das Auto und Kraftrad, Halbmonatsschrift, Berlin	A. u. K.
Das Auto, Verlag Barth, Berlin	D. A.
Autorechtliche Rundschau, Berlin	ARR.
Aschaffenburg G., Das Verbrechen und seine Bekämpfung	Aschaffenburg
Birkmeyer, Ursachenbegriff und Kausalzusammenhang	Birkmeyer
Binding, Normen I und II (Die Normen und ihre Übertretung)	Binding
Deutsche Richterzeitung, Verlag Sack, Berlin	D. R. Z.
Entscheidungen des Reichsger. i. Strafsachen	RG. Strafs.
Exner, Fahrlässiges Zusammenwirken, Beitrag zur Festgabe für Reinhard v. Frank, 1930, Bd. I	Exner
Frank, Strafgesetzbuch, 18. Auflage	Frank
Frank, Strafgesetzbuch, 17. Auflage	Frank 17
Fulle, Lexikon des Kraftverkehrsrechts 1931	Fulle
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen	RG. Zivs.
Grau, Automobilstrafrecht 1930	Grau
v. Hellingrath-Michel, Kraftfahrrecht Teil I	Hellingrath
Höchstrichterliche Rechtsprechung, de Gruyter	HRR. u H. R.
Isaac u. Sieburg, Kommentar z. Automobilgesetz	Isaac-Sieburg
Juristische Wochenschrift	J. W.
Juristische Rundschau, de Gruyter, Berlin	J. R. u. Jur. Rundsch.
Köhler, Deutsches Strafrecht, allg. Teil 1917	Köhler
Zeitschrift: Der Gerichtssaal	Ger. Saal
v. Kries, Über den Begriff der obj. Möglichkeit	v. Kries
Goltdammer, Archiv für Strafrecht	Goltd. A.
Kohlrausch, Irrtum und Schuldbegriff 1903	Kohlrausch
Leipziger Kommentar z. Strafgesetzbuch, 5. Aufl.	Leipz. Komm.
Löwe-Rosenberg, Kommentar z. Strafprozeßordnung	Löwe-Rosenberg

Müller, Automobilgesetz, 8. Aufl.	Müller
Lechner, Die Kraftfahrzeuggesetzgebung, 2. Aufl.	Lechner
Lechner, Die neue Kraftfahrzeuggesetzgebung 1932	Lechner II
Oberländer-Bezold, Kraftverkehrsrecht	Oberländer-Bezold
Oetker, Die strafrechtliche Haftung des verantwortlichen Redakteurs, 1893	Oetker
Oetker, Notwehr und Notstand	Oetker, Notw. u. Notst.
Oberländer-Innerlohner, Kraftverkehrsrecht	Oberländer-Innerlohner
Rosenfeld, Der Reichsstrafprozeß, 4. Aufl.	Rosenfeld
Rümelin, Die Verwendung der Kausalbegriffe im Zivil- und Strafrecht 1900	Rümelin
„Das Recht", Zeitschrift bei Heymann	Recht
Sammlung der Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Strafsachen	Samml. OLG. St.
Verkehrsrechtliche Rundschau, herausg. v. Röder	Verkehrs. R. R. od. V. R.
Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen	Warneyer
Zeitschrift f. d. gesamte Strafrechtswissenschaft	Z. St. W.